

Travail de bachelor 2010

Filière Economie d'entreprise

Impact touristique de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg pour le Haut-Valais



Étudiant : Jean Bétrisey

Professeur : Serge Imboden

Résumé

Le tunnel du Lötschberg relie les cantons de Berne et du Valais, respectivement de Kandersteg à Goppenstein. Les travaux débutèrent en 1906 et s'achevèrent en 1911. Deux ans plus tard, en 1913, le tunnel fut ouvert à la circulation ferroviaire.

Le 6 décembre 1987, le peuple approuva le projet Rail 2000. Le but de Rail 2000 était d'assurer un développement du réseau ferroviaire suisse, visant à proposer des services plus rapides et plus fréquents, adaptés aux besoins des voyageurs du XXI^{ème} siècle. Avec ce projet, le peuple suisse vit la naissance des Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes (NLFA).

Le principe des NLFA consiste à percer des tunnels de base. Ces tunnels ont une faible déclivité, ce qui permet aux trains de traverser sous une montagne, à une hauteur beaucoup plus basse que le col de référence. Le tunnel de base du Lötschberg était l'une des priorités de ce projet.

Ainsi, 88 ans après la fin des travaux du tunnel du Lötschberg, débuta, en 1994, la construction du tunnel de base du Lötschberg, reliant Frutigen (BE) et Rarogne (VS).

Le tunnel de base du Lötschberg a permis des économies de temps considérables. En effet, depuis la gare de Viège, les gains de temps sont impressionnants : 0h43 jusqu'à Berne, 1h07 jusqu'à Zürich et 1h18 jusqu'à Bâle. De plus, tout le canton en profite, puisque depuis Martigny, un gain de 20 minutes est réalisé sur la durée du voyage jusqu'à la capitale fédérale.

Au vu de ces durées de trajets fortement diminuées, il était évident que le marché touristique haut-valaisan allait fortement se développer. Par exemple, pour les Zürichoïses, le Valais se trouve ainsi à égale distance des Grisons, leur destination de prédilection. Les excursionnistes de la région de Berne allaient certainement venir plus souvent et en plus grand nombre découvrir les régions haut-valaisannes. Le marché suisse-alsacien se trouvait donc à proximité du Valais. Les conditions d'ensoleillement et d'enneigement ainsi que la diminution de la durée du voyage confèrent ainsi au Valais un avantage concurrentiel non négligeable.

En conséquence, le service du développement économique du canton du Valais a émis le souhait de connaître les impacts du tunnel de base du Lötschberg sur le tourisme pour la région haut-valaisanne.

Les différents avis recueillis indiquent que le tourisme se porte mieux depuis que le tunnel de base du Lötschberg est en fonction. Le nombre de passagers dans les trains a doublé en gare de Viège. Les excursionnistes sont de plus en plus nombreux, en villes et en stations. La clientèle suisse, que ce soit en termes d'arrivées ou de nuitées ne cesse d'évoluer. Les différentes lignes des cars postaux sont en constante augmentation depuis 2007, malgré une tendance à la stabilisation pour 2009 / 2010. Le secteur de la construction s'est fortement développé. Ainsi, le Haut-Valais n'a pas ressenti la crise économique au niveau des emplois.

La quasi-totalité des personnes interrogées estime que le tunnel représente bel et bien un apport de touristes. Peu importe la saison, l'augmentation est régulière. Les différents acteurs du tourisme haut-valaisan ont très bien saisi l'importance que représente le tunnel, puisqu'ils estiment que 32.37% de leur clientèle voyage en train.

Comme le Haut-Valais ne dispose pas d'autoroute, le seul moyen pour y accéder depuis la Suisse-Allemande est de circuler en train. On saisit donc l'importance que relève le tunnel de base du

Lötschberg pour le Haut-Valais. De plus, l'ouverture du tunnel a provoqué un désenclavement important pour la région.

Aujourd'hui, les capacités maximales du tunnel sont atteintes, puisque les experts estiment que le taux d'occupation du tunnel atteint 93% à 97%. La seule solution est d'aménager le deuxième tube. Malheureusement, le deuxième tube est percé sur deux tiers et aménagé sur un tiers. Les coûts pour l'achèvement complet de cet ouvrage s'élèvent approximativement à : 1.33 milliards . Le problème majeur est que l'achèvement du tunnel de base du Lötschberg n'est pas une priorité pour l'administration et les autorités fédérales. D'un point de vue technique, sa réalisation pourrait avoir lieu seulement en 2030. Si on veut véritablement l'achever, il faut trouver une solution pour le financement, et la trouver le plus vite possible ; ainsi le tunnel pourrait être fonctionnel dès 2022.

Quoi qu'il en soit, les avis sont unanimes, que ce soit du côté des acteurs du secteur touristique ou du côté du service cantonal des transports, le tunnel est positif pour la région et il faut le terminer au plus vite.

Table des matières

Résumé.....	2
Table des matières.....	4
1. Introduction.....	8
2. Méthodologie.....	9
Choix du thème.....	9
Chronologie.....	9
3. Présentations des régions.....	12
Ville de Viège.....	12
Ville de Brigue.....	13
Région de Goms.....	14
Région d'Aletsch.....	15
Région de Zermatt.....	16
Région de Rund um Visp.....	17
Région du Lötschental.....	18
Région de Saastal.....	19
Région de Grächen, St-Niklaus.....	20
Région de Loèche-les-Bains.....	21
4. Le tourisme en Valais.....	22
Histoire du tourisme.....	22
Le tourisme valaisan en chiffres.....	23
Structure de l'emploi.....	23
Structure de l'économie.....	24
Structure des hôtes.....	24
Dépenses journalière moyennes des hôtes.....	25
La demande touristique.....	26
5. Tunnel du Lötschberg.....	28
Historique du tunnel ferroviaire.....	28
Historique du tunnel de base.....	29

Rail 2000 et les NLFA	29
Construction du tunnel.....	29
Le tunnel en chiffres	30
Programme des travaux.....	30
Gains de temps réalisé depuis Viège	30
6. Espérances touristiques de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg	31
Généralités	31
Résumé des effets sur la demande touristique	32
7. Le mode de transport	34
Les moyens utilisés.....	34
La tendance actuelle	35
8. Questionnaires villes de Brigue et de Viège.....	36
Résultats obtenus.....	36
Chômage.....	36
Nouveaux habitants	36
Nationalité des nouveaux habitants.....	37
Résidents travaillant en Suisse-Allemande	37
Évolution des autorisations de construire.....	37
Évolution des résidences principales et secondaires.....	37
Ouverture / fermeture de commerces	37
Nuisances dues au tunnel.....	38
Conclusion des deux villes	38
Conclusion	38
9. Taux de chômage dans le Haut-Valais	39
Évolution	39
10. CFF.....	40
11. Matterhorn Gotthard Bahn	42
Données chiffrées	42
Avis sur le tunnel.....	44
12. CarPostal (PostAuto).....	45
13. Arrivées et nuitées haut-valaisannes.....	47
Commentaire explicatif.....	47
Analyse chiffrée	48
Variations globales	48

Variations par district	49
Conclusion	57
14. Questionnaire sphinx	61
Méthodologie	61
Données générales	63
Données effectives	64
Évolution des taux d'occupation.....	64
Évolution du chiffre d'affaire	66
Évolution des tarifs.....	68
Raisons de modifications des tarifs.....	69
Mis en place au niveau publicitaire.....	70
Montant dépensé annuellement en publicité.....	71
Évolution du montant dépensé en publicité	71
Mis en place au niveau des animations	72
Estimation de la part des journaliers « Tagesbesucher »	73
Évolution de la part des journaliers.....	73
Opinion personnelle	74
Impression sur le tunnel de base du Lötschberg	74
Le tunnel représente-t-il un apport de touristes ?.....	75
Durant quelle saison le tunnel draine-t-il le plus de touristes ?	76
Estimation de la part des touristes voyageant en train	78
Équipement complet du deuxième tube	78
Conclusion	79
15. Estimations financières	80
Hôtes	80
Excursionnistes	81
16. Point de la situation avec Eduard Brogli	81
Généralités	81
Résultats.....	81
Influence sur le tourisme ?.....	81
Quelle mise en place, quelle infrastructure ?	82
Le tunnel et les habitants ?	82
Le tunnel et le secteur de la construction ?	82
Le tunnel et les emplois ?.....	83

Bilan, crise, coûts ?.....	83
Avenir du tunnel de base du Lötschberg ?.....	83
17. Point de la situation avec Hans-Peter Zeiter	84
Généralités	84
Résultats.....	84
Influence sur le tourisme ?.....	84
Quelle mise en place, quelle publicité ?	84
Le tunnel et les habitants ?	85
Le tunnel et la construction ?	85
Le tunnel et les emplois ?.....	85
Bilan, crise et coûts ?.....	85
Avenir ?	85
18. Point de la situation avec Pascal Bovey	86
Généralités	86
Résultats.....	86
Concernant le tunnel en général ?	86
Concernant les autorités fédérales ?	86
Point de vue touristique ?	87
Bilan ?	87
19. Conclusion	88
20. Bilan personnel	90
21. Remerciements.....	91
22. Attestation	91
23. Sources	101
Ouvrages, brochures et articles	101
Sites web	102
24. Annexes	104

1. Introduction

Le 15 juin 2007, après 11 ans de travaux et 2 ans d'aménagements, dans une ambiance festive, eu lieu l'inauguration du tunnel de base du Lötschberg et sa mise en exploitation partielle. Moins de six mois plus tard, le 09 décembre 2007, le tunnel fut mis en exploitation complète, avec le changement d'horaire prévu. De par la mise en service du tunnel, le canton du Valais s'est considérablement rapproché, en terme de durée de transport, du canton de Berne ainsi que des grandes agglomérations de Suisse-Allemande, telles que Bâle ou Zürich, véritables cœurs économiques de notre pays.

En effet, depuis la gare de Viège, les gains de temps sont impressionnants : 0h43 jusqu'à Berne, 1h07 jusqu'à Zürich et 1h18 jusqu'à Bâle. De plus, tout le canton en profite, puisque depuis Martigny, un gain de 20 minutes est réalisé sur la durée du voyage jusqu'à la capitale fédérale.

La situation géographique de la Suisse, c'est-à-dire au cœur de l'Europe, fait d'elle un carrefour européen au niveau du transport ferroviaire. Elle lui confère ainsi une importance capitale.

Le principal obstacle des chemins de fers fédéraux est tout simplement la géographie de la Suisse. En effet, les alpes réduisent la capacité ferroviaire suisse, raison pour laquelle les Nouvelles Lignes Ferroviaires à travers les Alpes (NLFA) ont vu le jour. Les NLFA sont l'un des quatre grands projets d'aménagement de lignes à grande vitesse (Nord / Sud) que la Confédération réalise. Ces projets consistent en la création de tunnels de base. L'un des principaux éléments des NLFA est l'aménagement de l'axe Lötschberg-Simplon.

Avec cette nouvelle infrastructure, il paraissait probable qu'une variation du nombre de touristes se fasse ressentir. Pour les Zürichoïses, le Valais est désormais à la même distance que les Grisons, leur lieu de prédilection. De plus, le Valais bénéficie d'avantages touristiques non négligeables, tels que l'ensoleillement ou une qualité d'enneigement exceptionnelle, suivant la période de l'année.

Il était également prévu que les excursionnistes augmentent de manière considérable, car la durée du transport se trouve relativement réduite. Cependant, « le tunnel a deux extrémités ». Il était donc probable qu'une partie des habitants de la région se rendent en Suisse-Allemande pour faire du shopping, se transformant ainsi en excursionnistes concurrents.

Cela fait deux ans et demi que le tunnel de base du Lötschberg rapproche le Haut-Valais de la Suisse-Allemande. Le service du développement économique du canton du Valais souhaitait connaître quelles étaient les retombées touristiques du tunnel, pour la région haut-valaisanne.

Mon travail a pour but de rechercher les informations les plus pertinentes, de faire le point sur la situation actuelle, ainsi que d'analyser les résultats obtenus et dans la mesure du possible, de les comparer avec les résultats antérieurs.

Dans ce dossier, vous trouverez également un bref aperçu des différentes régions touristiques du Haut-Valais. L'importance du tourisme pour le Valais y est relevée. Les différentes attentes touristiques suite à la construction du tunnel de base occupent elles aussi une part de ce document.

2. Méthodologie

Choix du thème

Durant la troisième et dernière année à la HES-SO de Sierre, et en vue de l'obtention du Bachelor en économie d'entreprise, il convient de réaliser un travail de diplôme. Ayant choisi l'option principale « Management Public » à Sierre, mon souhait était de pouvoir mettre en pratique ce que j'avais appris durant ces cours hebdomadaires, et par conséquent, effectuer un travail de diplôme dans le domaine du service public.

Dans le cadre de l'option principale, j'ai eu la chance de rencontrer plusieurs chefs de service de l'état du Valais. Je me suis donc adressé à M. François Seppey, chef du service du développement économique, pour discuter d'un sujet qu'il aurait été intéressant d'approfondir. Diverses propositions m'ont été soumises par M. Dominique Luyet, collaborateur scientifique du service du développement économique (Lic. HEC – Executive MBA in Tourism Management). Mon choix s'est arrêté sur l'analyse des retombées touristiques du tunnel de base du Lötschberg pour le Haut-Valais.

Deux ans après sa mise en exploitation complète (décembre 2007), la perspective de rechercher les informations utiles et d'analyser si ce tunnel a effectivement amené un avantage touristique à notre canton, et dans quelle mesure, ou si au contraire, il a entraîné une perte de clientèle m'apparaissait fort intéressante. Selon une étude menée par Rütter et Partner¹ en Valais, la part des prestataires touristiques représente le 12.6% de la performance économique (PIB) et le 18% pour la partie haut-valaisanne du canton. Ce travail est donc en lien, certes, avec le tourisme, mais également avec l'économie.

Les objectifs de ce travail sont les suivants :

- Rechercher et collecter les informations nécessaires aux différentes analyses
- Enquêter et interviewer diverses personnes détenant les informations utiles au travail
- Comparer les différents résultats en vue de présenter une conclusion
- Présenter les résultats obtenus

Chronologie

Tout d'abord, la région haut-valaisanne ne m'était guère familière, et le tunnel de base du Lötschberg non plus. Ainsi, pour commencer, il m'a fallu faire des recherches sur les villes et stations, sur l'économie haut-valaisanne et bien évidemment sur le tunnel. Ces recherches ont été menées en deux parties, l'une sur internet et l'autre à la Médiathèque Valais ; au travers de livres ou d'anciens articles de journaux.

À l'aide de ces documents j'ai pu me faire une idée de l'importance du tunnel, que ce soit pour son coût, qui représente un investissement de 4.3 milliards de francs suisses, ou pour son potentiel de drainer une clientèle supplémentaire, puisque certains analystes estimaient un total de 400'000 visiteurs en plus, par année.

¹ Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 40, Rütter and Partner, 2001,

Certaines études, notamment celle sur la valeur ajoutée, datant de 2001 m'ont aidé à comprendre également quelle était l'importance des excursionnistes, qui représentent le 34% des touristes en Valais. L'autre étude qui m'a aidé, est celle du professeur Bieger de la HEC-St-Gall, qui émettait des prévisions quant aux retombées et bénéfices futurs du tunnel de base du Lötschberg, en termes touristiques.

Malheureusement, malgré ces différents travaux, je n'ai pas trouvé d'études similaires, me permettant d'avoir une structure de base. J'ai pu avancer, avec l'aide de Messieurs Imboden et Luyet, ainsi qu'avec beaucoup de réflexion. Je devais décider comment m'y prendre, ce que j'allais analyser et comment j'allais pouvoir le faire.

Dans ma démarche, j'ai par la suite établi une table des matières, afin de savoir quelle matière j'allais traiter et de quelle manière j'allais le faire.

J'ai rédigé d'abord les présentations des villes et régions, du tourisme en Valais, des moyens de transports utilisés ainsi que du tunnel de base du Lötschberg. J'ai également présenté les espérances touristiques attendues par le professeur Bieger.

Ensuite, j'ai élaboré des questionnaires d'ordre général, sur l'économie et le tourisme que j'ai envoyé aux communes des deux grandes villes haut-valaisannes, soit Viège et Brigue. Ceci m'a permis de me faire une idée sur le sujet et m'a ainsi aidé à préparer le questionnaire suivant.

Pour la recherche des chiffres des nuitées, j'ai pu bénéficier de l'aide de l'Office Fédéral de la Statistique (OFS), qui mes les a gracieusement envoyés par e-mail. Pour les taux de chômage, j'ai pu trouver tous les renseignements nécessaires sur le site de l'état du Valais.

Ensuite, en ayant regroupé diverses informations, je me suis rendu compte que les chiffres, d'eux-mêmes n'étaient pas significatifs. C'est la raison pour laquelle, sur conseil de Madame Scaglione, statisticienne au TechnoArk, j'ai rédigé un questionnaire quantitatif qui a été envoyé aux différents acteurs du tourisme soit : offices de tourisme, Hôtellerie, Parahôtellerie, remontées mécaniques et activités Sport and Fun. Ce questionnaire avait pour but de connaître quelles étaient les variations de chiffre d'affaire, de prix, de nombre d'abonnements vendus, la publicité faite, etc.... mais également de connaître quelle était leur vision du tunnel, leur sentiment par rapport à cette infrastructure. C'est ce que l'on appelle une enquête de perception. En effet, qui de mieux placés que les acteurs du tourisme pour donner leur avis sur la réalité qu'ils vivent, plutôt que sur des chiffres, nuancés par la crise économique.

Des questionnaires ont également été envoyés aux CFF, à la Poste (Car Postal) et au Matterhorn-Gothard Bahn, afin de savoir quelle était l'évolution depuis 2005 jusqu'à 2009, soit deux ans avant et deux après la mise en exploitation complète du tunnel. Tous m'ont répondu. Mais malheureusement, les CFF n'étaient pas disposés à me fournir les informations nécessaires. Malgré un soutien de l'état du Valais et de Monsieur Andreas Maurer, chef de la gare de Brigue, j'ai uniquement reçu des tendances et quelques chiffres approximatifs.

L'élaboration du questionnaire quantitatif a pris beaucoup de temps. Il a été soumis à Monsieur Imboden, à Monsieur Luyet, traduit en allemand à l'aide de mon ami Eric Imstepf et recorrecté par Monsieur Imboden, avant d'être mis en ligne à l'aide du logiciel sphinx. Malheureusement, peu de personnes ont daigné répondre au questionnaire. Peut-être était-il trop complexe ou prenait-il trop de temps, car les données à fournir devaient être recherchées et non pas inventées. De ce fait, je n'ai pas pu bénéficier des avis des deux grands centres thermaux de Loèche-les-Bains ainsi que des nombreuses remontées mécaniques haut-valaisannes.

Avec le retour des réponses, les analyses ont été faites par le biais du logiciel sphinx, mais aussi avec l'aide de tableaux Excel.

Un guide d'entretien a été rédigé, avec comme intention de joindre un spécialiste du tissu touristique et économique haut-valaisan. J'ai eu le plaisir de rencontrer Monsieur Eduard Brogli, secrétaire de la ville de Brigue. Son avis éclairé m'a permis de confirmer les tendances qui avaient été soulevées par les différentes réponses du questionnaire quantitatif.

J'ai également eu le plaisir d'interviewer Monsieur Hans-Peter Zeiter, ancien directeur de BelalpBahnen. Avec lui j'ai pu bénéficier d'un avis éclairé et ouvert sur les effets du tunnel de base du Lötschberg sur le Haut-Valais, en général, mais également sur les remontées mécaniques.

Pour rencontrer un spécialiste du domaine ferroviaire et des transports, ainsi que pour avoir un point de vue avisé sur le tunnel de base du Lötschberg, j'ai eu la chance de rencontrer Monsieur Pascal Bovey, chef du service des transports de l'état du Valais.

En disposant de toutes ces données, il a donc été possible de présenter ces résultats et d'exprimer une conclusion sur les retombées touristiques du tunnel de base du Lötschberg.

3. Présentations des régions

Ville de Viège

La ville de Viège (Visp en allemand) est située dans le Haut-Valais et est le chef lieu du district de Viège. La ville se situe à 654 mètres d'altitude et ses communes voisines sont Lalden et Eggerberg. Environ 6'500 habitants y vivent sur une superficie de 13.2 km², soit 494.1 habitants au km². Après Brigue, Viège est la deuxième ville la plus importante du Haut-Valais.²

Viège n'est pas une ville touristique en elle-même. Le site internet www.tourismesuisse.com la décrit comme « un point de départ vers les grandes stations et Hauts sommets des Alpes Valaisannes. » Sur la figure 1, vous constaterez sa situation, aux pieds des montagnes. En effet, depuis Viège, il est aisé de rejoindre Saas-Fee, Zermatt ou encore Loèche-les-Bains. « D'ici, vous pouvez atteindre la sauvage et authentique vallée du Lötschental ou embarquer votre véhicule pour passer le tunnel du Lötschberg ». ³

Viège est partie prenante de la région touristique « Rund um Visp », qui n'existe plus depuis 2009. Cette région comporte 23 villages dans la montagne et la vallée, de même que cinq stations d'hiver. Cette authentique région est appelée « Le Valais en format de poche », en raison de sa diversité⁴.

Depuis l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, en juin 2007, Viège est devenue une plaque tournante du transport ferroviaire pour le canton du Valais.

Le cœur de l'économie Haut-Valaisanne est bien évidemment la Lonza, qui fabrique des produits chimiques et biotechnologiques. De ce fait, les retombées de Lonza représentent environ 400'000 millions de francs par années pour l'économie régionale. Avec 30 % des emplois de la région, Lonza est le principal employeur Haut-Valaisan.

La ville de Viège a la chance de posséder le magnifique centre de congrès « La Poste ». Celui-ci a ouvert en 1991 et a représenté un coût de 35 millions. La salle possède une capacité de 600 places assises. En moyenne, 20 représentations, que ce soit des spectacles, concerts, opéras, opérettes, ballets, théâtres, comédies musicales ou autres ont lieu par année, ce qui permet de valoriser la culture autochtone.⁵

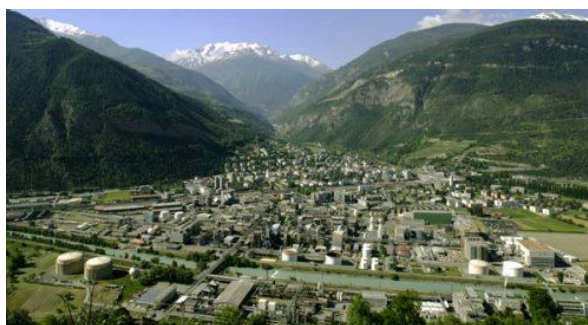


Figure 1

² www.annuaire-mairie.fr / <http://www.annuaire-mairie.fr/ville-viege.html>

³ www.tourismesuisse.ch / http://www.tourismesuisse.com/valais/villes-villages/ville/f_b_1_0_423-Viege-Visp-en-allemand.html

⁴ www.myswitzerland.ch / <http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/viege-rund-um-visp.html>

⁵ www.visp.ch / http://www.visp.ch/index.cfm?setNAV_b=38

Ville de Brigue

La ville de Brigue (Brig en allemand) est la plus grande ville du Haut-Valais, avec pas moins de 12'029 habitants, ce qui représente 315.7 habitants au km².⁶

Brigue se situe au pied du col du Simplon, ce qui en fait, à l'instar de Viège, un point de départ idéal pour entreprendre des excursions au travers du Haut-Valais. Les domaines de randonnée au Lötschberg, au Simplon et dans la région d'Aletsch, les domaines skiables proches et les bains thermaux font de la ville un lieu de villégiature séduisant. Brigue se situe également sur l'itinéraire du « Glacier Express », train qui relie Zermatt à Saint-Moritz.⁷

Brigue a toujours été un nœud ferroviaire important. Depuis la construction du tunnel ferroviaire du Simplon en 1906, Brigue est relié avec le village d'Iselle dans le Piémont. Puis, en 1913, le tunnel ferroviaire du Lötschberg offrit à la ville une ouverture sur le nord. Actuellement, Brigue se situe sur l'un des axes nord-est, est-ouest les plus importants d'Europe.⁸

L'une des attractions de Brigue est le fameux « château de Stockalper ». En 1658, Kaspar Jodok von Stockalper fit construire cette énorme bâtisse seigneuriale. Stockalper était un homme d'affaire et un négociant. L'idée de construire ce château, lui vint car il avait besoin d'un lieu pour stocker les marchandises qu'il achetait et revendait en gros. Aujourd'hui, ce château, qui se trouve sur la figure 2 est une belle attraction de la ville et attire chaque année de nombreux visiteurs.⁹

Les plus grands bains thermaux en plein air de Suisse se situent à Brigerbad. Les bains se trouvent à 3 kilomètres à l'ouest de Brigue et sont ouverts tous les jours de mai à novembre, ce qui malheureusement les prive d'une partie touristique hivernale.¹⁰

Concernant l'économie, Brigue est une ville importante. Elle compte de nombreuses PME de même que 7'200 places de travail.¹¹



Figure 2

⁶ [www.annuaire-mairie.fr / http://www.annuaire-mairie.fr/ville-brigue-glis.html](http://www.annuaire-mairie.fr/ville-brigue-glis.html)

⁷ [www.myswitzerland.ch / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/brigue.html](http://www.myswitzerland.ch/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/brigue.html)

⁸ [www.tourismesuisse.ch / http://www.tourismesuisse.com/valais/villes-villages/ville/f_b_1_0_424-Brigue.html](http://www.tourismesuisse.ch/valais/villes-villages/ville/f_b_1_0_424-Brigue.html)

⁹ [www.swisscastle.ch / http://www.swisscastles.ch/valais/brig/default.htm](http://www.swisscastle.ch/valais/brig/default.htm)

¹⁰ [www.brig-belalp.ch / http://www.swisscastles.ch/valais/brig/default.htm](http://www.brig-belalp.ch/valais/brig/default.htm)

¹¹ [www.brig-glis.ch / http://www.brig.ch/wirtschaft.php](http://www.brig-glis.ch/wirtschaft.php)

Région de Goms

La région de Goms désigne la fameuse vallée de Conches (Gommertal en allemand). La vallée ensoleillée de Conches est lovée entre les cols de la Furka, du Grimsel, du Nufenen et le glacier d'Aletsch, long de 23 kilomètres.¹² Cette vallée se trouve à l'extrémité est du Valais et est représentée sur la figure 3.



Figure 3

Le district de Conches ne compte pas moins de douze communes :

Bellwald, Binn, Blitzingen, Ernen, Fiesch, Fieschertal, Grafschaft, Lax, Münster-Geschinen, Niederwald, Obergoms, Reckingen-Gluringen, ce qui représente environ 4750 habitants.¹³

Le glacier d'Aletsch constitue une attraction majeure pour qui aime la nature. Le glacier s'étend sur 23 kilomètres et jusqu'à 900

mètres de profondeur. Depuis 2001, le glacier d'Aletsch est la partie essentielle du Patrimoine Culturel du Monde de Jungfrau-Aletsch de l'UNESCO et se trouve ainsi au même niveau que le parc national de Yosemite, les Everglades, Avers Rock et le Mont Kilimandjaro.¹⁴

La vallée de Binn quant à elle, représente le Valais à l'état sauvage. Sur ce parc naturel, ni circulation ni téléphérique ne viennent ternir la beauté du lieu. Ce sont trois communes, Grengiols, Ernen et Binn qui sont garantes de cette magnifique région. Les villages et hameaux anciens sont si bien conservés que le site est reconnu d'importance nationale. La partie supérieure de la vallée est protégée depuis 1964. Aucune autre région des Alpes n'est aussi riche en minéraux. Les trois communes veulent conserver leur patrimoine culturel naturel unique et l'exploiter durablement.¹⁵

Le village de musique d'Ernen est connu bien au-delà des frontières suisses et plaît au public, que ce soit le public professionnel, la population locale ou les fans de par le monde. En 1974, le pianiste György Sebök a jeté les bases pour le village de musique d'Ernen avec des classes de maître pour piano et musique de chambre. Il y a également des concerts publics dans l'église baroque Saint-Georg. La prétention de professionnalisme est restée. Le village de musique d'Ernen offre avec sa semaine de piano, ses semaines musicales de son style baroque et le Festival de l'avenir, des concerts de première classe dans une atmosphère unique informelle. Dans le cadre de ce programme musical vous avez la possibilité d'étudier et de discuter des compositions réalisées avec des musiciens professionnels. Les éléments additionnels dans le programme sont musicaux, littéraires et autres séminaires.¹⁶

Voilà donc un aperçu des nombreuses particularités de cette extraordinaire vallée qu'est la vallée de Conches.

¹² www.goms.ch / <http://www.goms.ch/fr/index.php>

¹³ www.annuaire-mairie.fr / <http://www.annuaire-mairie.fr/district-conches.html>

¹⁴ www.goms.ch / <http://www.goms.ch/decouvertes/glacierdaletsch.php>

¹⁵ www.landschaftspark-binntal.ch / <http://www.landschaftspark-binntal.ch/franzoesisch.php>

¹⁶ www.musikdorf.ch / <https://www.musikdorf.ch/e/index.php>

Région d'Aletsch



Figure 4

La région d'Aletsch compte de belles stations telles que Riederalp, Bettmeralp, Belalp, Fischeralp ainsi que la capitale haut-valaisanne : Brigue. Le domaine skiable au pied du Bettmerhorn fait partie de celui d'Aletsch qui s'étend de Riederalp à Fiescheralp en passant par Bettmeralp.

Avec 563 habitants, située à 1905 mètres, Riederalp est une station de villégiature d'été et d'hiver, sans voiture, idéale pour les familles, située sur un haut plateau ensoleillé au cœur d'un magnifique paysage. Elle est également un portail d'accès idéal à la

première région de l'arc alpin inscrite au patrimoine naturel mondial de l'UNESCO, en bordure du glacier d'Aletsch. La station offre un panorama époustouflant sur les 4000 des Alpes valaisannes, dont le Cervin et le Dom. Ayant obtenu le label « Familles bienvenues », elle dispose d'un service de location d'articles pour enfants et propose un programme d'animation spécial pour eux. Les golfeurs trouveront au cœur du village le parcours 9 trous le plus haut d'Europe.¹⁷

Bettmeralp, station sans voiture, uniquement accessible par téléphérique, est située aux portes de la première région de l'arc alpin inscrite au patrimoine naturel mondial de l'UNESCO, en bordure du glacier d'Aletsch. Cette station touristique, possédant le label « Familles bienvenues », bénéficie de 300 jours d'ensoleillement par an.¹⁸

Belalp, son paysage haut en couleur est artistiquement éparpillé entre la vallée, regorgeant de richesses fruitées, et les neiges éternelles. Cet attachement immuable de l'indigène aux us et coutumes locales exerce sur toute la région du glacier d'Aletsch un effet magique. Les randonneurs et les alpinistes amateurs de belles journées estivales et automnales, cèdent leur place aux sportifs d'hiver et leurs pistes blanches dès les premières neiges.¹⁹

Fiescheralp (2212 m), mieux connu sous le nom de Kühboden, fait partie du plateau d'Aletsch et est interdit aux voitures. Dans ce décor idyllique, on oublie vite le stress quotidien. Fiescheralp est considéré comme le paradis des parapentistes et des delta planeurs. Les courants thermiques favorables ont permis de battre le record du monde de distance en parapente de Kühboden à Innsbruck en Autriche. En outre, ce type de sport aérien confère à Fiescheralp une note branchée et peut être pratiqué en été comme en hiver. Avez-vous déjà vu des alpes décorées de tapis multicolores tous les matins par beau temps ?²⁰

¹⁷ [www.myswitzerland.com / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villégiature-en-suisse/riederalp.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villégiature-en-suisse/riederalp.html)

¹⁸ [www.myswitzerland.com / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villégiature-en-suisse/bettmeralp.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villégiature-en-suisse/bettmeralp.html)

¹⁹ [www.brig-belalp / http://www.brig-belalp.ch/service/prospektedownloaden/francais.pdf](http://www.brig-belalp.ch/service/prospektedownloaden/francais.pdf)

²⁰ [www.fiesch.ch / http://www.fiesch.ch/lieux/fiescheralp.php](http://www.fiesch.ch/lieux/fiescheralp.php)

Région de Zermatt

La région de Zermatt, qui se situe au fond de la vallée Nikolaital, au pied du Cervin regroupe trois villages, qui se nomment respectivement, Zermatt, Täsch et Randa.

Zermatt est le symbole même de la Suisse, avec ses alpes, et son majestueux Cervin, que l'on aperçoit sur la figure 5. Près d'un tiers des sommets alpins de plus de 4000 mètres encadrent majestueusement le village, devenu depuis la première ascension du Cervin en 1865 le paradis des alpinistes les plus chevronnés. Son domaine skiable ne se contente pas d'être le plus haut des Alpes; il est aussi considéré comme l'un



Figure 5

des mieux aménagés au monde, proposant 365 jours par an une expérience sportive audacieuse au cœur de la destination la plus abrupte qui soit.²¹

Malgré sa célébrité, Zermatt a conservé son charme de petit village montagnard. L'accès étant interdit aux voitures, les voitures électriques, les traîneaux et les calèches sont les moyens de locomotion les plus courants. Zermatt est également le point de départ du Glacier Express qui en toutes saisons emmène les voyageurs sur un itinéraire panoramique à travers les hautes Alpes au cœur de la Suisse avec pour objectif St Moritz dans les Grisons.²² Le train du Gornergrat, ce chemin de fer à crémaillère qui parcourt la nature est le plus haut d'Europe et part tous les jours de Zermatt, légendaire village de vacances valaisan, pour attaquer à intervalles de 24 minutes les 9339 m de voie ferrée qui le mènent au sommet du Gornergrat est une merveilleuse attraction pour découvrir les alpes.

Le petit village de Täsch, perché à 1449 mètres se situe à 6 km de Zermatt et compte près de 1000 habitants. Il bénéficie d'une popularité grandissante, ses prix sont moins élevés qu'à Zermatt, ainsi plus accessible aux familles. Depuis Täsch, Zermatt est accessible en seulement 12 minutes grâce aux navettes du chemin de fer Matterhorn Gothard Bahn qui circulent chaque 20 minutes. Les pistes de ski de fond du Cervin et, en été, le golf 9 trous constituent des alternatives sportives attrayantes au réseau de chemins de randonnée de ce sympathique village haut-valaisan.²³

Le village de Randa se trouve à 1406 mètres. Il se situe entre Viège et Zermatt, dont il est distant de 9 km. Village le plus authentique de la destination, Randa s'inscrit dans la fière tradition alpine en contrebas du Dom, la plus haute montagne de Suisse, et du Weisshorn. Quatre cabanes en surplomb de Randa, dont la très célèbre Europahütte, ainsi qu'un réseau de chemins de randonnée parfaitement aménagé, vous invitent en été à découvrir la montagne dans toute sa splendeur et sa tranquillité. Tout comme le village de Täsch, celui de Randa est ouvert à la circulation automobile.²⁴

²¹ [www.zermatt.ch / http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/zermatt](http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/zermatt)

²² [www.myswitzerland.com / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/zermatt.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/zermatt.html)

²³ [www.zermatt.ch / http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/taesch](http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/taesch)

²⁴ [www.zermatt.ch / http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/randa](http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/randa)

Région de Rund um Visp

« Le Valais en format de poche »²⁵, tel est le nom donné à cette région haut-valaisanne. En effet, la région Rund um Visp compte 24 villages et 5 stations hivernales. Cette région possède une diversité étonnante, qui confronte culture et artisanat traditionnel à la modernité des emplois et installations touristiques. Ainsi, on y retrouve toute la diversité qui fait le charme du canton du Valais.

La commune de Visperterminen est partie prenante de cette région. Visperterminen est le village de l'Heida ou du païen (en français), fameuse spécialité viticole issue du cépage Savagnin blanc, représenté par la figure 6. Environ 42 hectares²⁶ de vignes y sont traités. Situé à 1150 mètres d'altitude, le village est ainsi le vignoble le plus haut d'Europe.

L'unique village d'Europe centrale où le safran est cultivé, est bien évidemment : Mund. La fleur est représentée par la figure 7. En automne, ce ne sont pas moins de 116 producteurs qui se retrouvent sur les 14'000 mètres carrés de champs de couleur lilas pour cueillir les crocus. Chaque année, ce sont environ 3 kilos de safran AOC qui sont produits.²⁷

Le célèbre poète, Rainer Maria Rilke, mort en 1926, choisit Rarogne comme lieu de repos éternel. Ce fait, dénote à lui tout seul la beauté de ce lieu. Sur le trajet en direction de Saint-German avec son fameux château datant du XIe ou XIIe siècle, se trouve l'entrée du tunnel de base du Lötschberg.²⁸

Bürchen ou le village des bouleaux, se situe à 1360 mètres d'altitude et, avec un sentier pédagogique, est entièrement consacré à cet arbre. Le village d'Unterbäch, quand à lui, s'est distingué en 1957, lorsque, contre la volonté du gouvernement suisse, les femmes allèrent voter. On y trouve également un sentier dédié à ce thème.²⁹



Figure 6



Figure 7

²⁵ [www.myswitzerland.com / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/viege-rund-um-visp.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/viege-rund-um-visp.html)

²⁶ [www.lesvinsduvalais.ch / http://www.lesvinsduvalais.ch/fr/cepages/le-paien-ou-heida-savagnin-blanc-0-84](http://www.lesvinsduvalais.ch/fr/cepages/le-paien-ou-heida-savagnin-blanc-0-84)

²⁷ [www.agrivalais.ch / http://www.agrivalais.ch/fr/produits/safran.asp](http://www.agrivalais.ch/fr/produits/safran.asp)

²⁸ [www.swisscastles.ch / http://www.swisscastles.ch/valais/raron/default.htm](http://www.swisscastles.ch/valais/raron/default.htm)

²⁹ [www.myswitzerland.ch http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/buerchen-moosalp.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/buerchen-moosalp.html)

Région du Lötschental

La vallée du Lötschental est la plus grande vallée latérale du versant nord du canton du Valais. Cette sauvage et authentique vallée située entre les alpes bernoises et valaisannes se perche à 1400 mètres d'altitude et compte à l'année, 1500 habitants. Quatre villages composent cette vallée, soit Ferden, Kippel, Wiler et Blatten.³⁰

Le village principal du Lötschental est Kippel, dont les nombreux vieux greniers et granges ornés de sculptures et gravures sont caractéristiques. De nombreuses vieilles coutumes et formes de vie sont restées vivantes jusqu'à aujourd'hui dans cette vallée qui était autrefois difficilement accessible.

La vallée est également connue pour son fameux déguisement, les masques du Lötschental, dits : « Tschäggätä ». Durant carnaval, des créatures vêtues de peaux et de fourrures portant de terrifiants masques en bois défilent en agitant bruyamment des cloches de vaches dans les villages du Lötschental.³¹ La figure 8 démontre les « Tschäggätä » en pleine action.

La vallée du Lötschental attire de nombreux randonneurs qui apprécient des vacances de détente proches de la nature. La randonnée la plus connue, est celle qui va du Lauchernalp jusqu'à Kandersteg dans l'Oberland bernois en passant par le col du Lötschen. La Fafleralp, située tout au fond du Lötschental, est le point de départ du sentier d'altitude du Lötschental passant par les prairies alpines exposées au sud jusqu'à la Lauchernalp.

En hiver, la Lauchernalp constitue le domaine skiable du Lötschental. De là, le train des glaciers permet de se rendre au Hockenhorngrat, à 3111 mètres d'altitude et vous offre des magnifiques vues panoramiques, sur 40 sommets, culminant à plus de 4000 mètres.³²



Figure 8

³⁰ [www.tourismesuisse.com /](http://www.tourismesuisse.com/) http://www.tourismesuisse.com/valais/station/ski-montagne/f_b_1_0_395-Lotschental-Vallee.html

³¹ [www.valais.ch /](http://www.valais.ch/)
<http://www.valais.ch/fr/destinations.cfm?category=DestinationsVS&subcat=DestinationsAllVS&id=109870>

³² [www.valais.ch /](http://www.valais.ch/)
<http://www.valais.ch/fr/destinations.cfm?category=DestinationsVS&subcat=DestinationsAllVS&id=109870>

Région de Saastal

Entourées de treize sommets de 4000 mètres, ce sont quatre communes qui composent la vallée de la Saas. On y trouve : Saas-Balen, Saas-Grund, Saas-Almagell et bien évidemment, située à 1800 mètres d'altitude.

Saas-Balen se situe à l'entrée de la vallée de la Saas, à une altitude de 1400 mètres. Ce sont 400 habitants qui font vivre cette commune tout au long de l'année. Son domaine skiable convient essentiellement aux débutants, et des navettes relient Saas-Balen aux autres villages. L'endroit est calme et a su conserver son caractère de village rural et rustique.

Saas-Grund se situe au cœur de la vallée de la Saas et émerge à 1500 mètres d'altitude. Saas-Grund est un point de départ idéal pour les randonnées à travers la région. Le Hohsass, (3100 m) offre une vue et un spectacle magnifique, entouré de 18 sommets culminant à plus de 4000 mètres d'altitude.

C'est sur la commune de Saas-Almagell, que notre champion olympique Pirmin Zurbriggen vit le jour. La commune est la plus méridionale de toutes, et est idéale pour les familles. Le plus ancien hameau de Saas-Almagell, toujours existant, se trouve à Furggstalden. Là-bas, existent les anciennes habitations valaisannes sous leur forme d'origine. Les sentiers de cette région mènent jusqu'en Italie, que ce soit par le col de Monte-Moro ou d'Antrona.

Située dans une magnifique cuvette des alpes, évoquant la forme d'un coquillage, comme on le voit sur la figure 9, c'est tout naturellement que Saas-Fee est surnommée la « Perle des Alpes ». Avec 1670 habitants à l'année, une capacité d'hébergement de 7165 lits, Saas-Fee est la commune la plus peuplée de la vallée de la Saas. Comme Zermatt, la circulation y est interdite. Chacun peut profiter du calme et de l'air pur de la station de plus, sa situation privilégiée au Sud des Alpes lui procure un climat méditerranéen, sous un ciel toujours ensoleillé.³³



Figure 9

³³ www.saastal.ch / <http://www.saastal.ch/fr/page.cfm/RegionSF>

Région de Grächen, St-Niklaus

Dans la vallée de Zermatt, à mi-chemin de la célèbre station, se trouve la petite bourgade de Grächen. La station se trouvant sur un plateau ensoleillé, jouit d'une excellente réputation, et possède le label « Familles bienvenues ».

Avec ses anciennes maisons, noircies par le soleil, Grächen a su conserver son aspect traditionnel. La région est habitée depuis très longtemps ; on y a trouvé des pierres tombales datant de 1500 à 2000 ans. On y trouva également, à 2150 mètre d'altitude, des outils en bronze, datant de 1800 à 800 ans avant Jésus Christ.³⁴

Aujourd'hui, environ 1300 personnes y vivent à l'année et grâce au développement touristique, peuvent travailler et vivre dans leur commune. Le premier hôtel vit le jour en 1909, grâce aux hôtes d'origine suisse-alsacienne, qui vinrent à Grächen pour trouver repos et divertissement.

Le tourisme à St-Niklaus est une tradition. En effet, la plupart des grandes expéditions des nouvelles voies dans les grands sommets de la région réalisées par les valaisans viennent des montagnards de St-Niklaus. Ce sont d'ailleurs ces guides qui ont conduit bon nombre d'hôtes (principalement anglais) vers les neiges éternelles.³⁵ Avec 2400 personnes y vivant à l'année, St-Niklaus est la 6^{ème} plus grande commune du Haut-Valais. Son point le plus bas se situe à 900 mètres, et le plus haut à 4327 mètres (Nadelhorn).³⁶



Figure 10

³⁴ www.tourismesuisse.com / http://www.tourismesuisse.com/valais/station/ski-montagne/f_b_1_0_393-Grachen.html

³⁵ www.tourismesuisse.com / http://www.tourismesuisse.com/valais/villes-villages/village/f_b_1_0_1369-St-Niklaus.html

³⁶ www.st-niklaus.ch / <http://st-niklaus.ch/sites/content/view/55/179/>

Région de Loèche-les-Bains

La station de Loèche-les-Bains se trouve au fond de la vallée de la Dala, nichée au creux des falaises à 1400 mètres d'altitude. L'endroit bénéficie d'un bel ensoleillement ainsi que d'un air pur et vivifiant.

La station est idéale pour passer des vacances sportives ou de remise-en-forme. En effet, la station offre l'un des plus grands panels d'offres thermales d'Europe. Les sources thermales crachent environ 3'000 litres d'eau chaude à la minute, atteignant 51 degrés Celsius. Aujourd'hui, 8 sources sont utilisées dans un but thérapeutique ou énergétique, mais en tout, ce sont 65 sources qui sont enregistrées au cadastre. De plus, l'eau est utilisée, sans interruption depuis l'époque romaine, jusqu'à nos jours. On retrouve une illustration des bains thermaux sur la figure 12.

Le village d'Inden se trouve sur la route de Loèche-les-Bains. Voici la description qu'en fit Johann Wolfgang Goethe en 1779 : "Nous vîmes, en sortant d'une frênaie, à côté d'un sanctuaire où nous nous reposâmes, à l'extrémité d'un charmant pré vert, précédant un abîme rocheux, le village d'Inden avec son église blanche comme suspendue aux rochers au milieu de la campagne. Enfin nous arrivâmes à Inden, où notre portier était très connu. Là, il nous fut facile de recevoir d'une femme de bonne volonté un verre de vin rouge et un morceau de pain car il n'y avait aucun restaurateur dans cette région."³⁷

Pfyn-Finges est le premier parc naturel valaisan qui offre une diversité de richesses naturelles rares sur un espace restreint. Entre Sierre et Gampel, se trouve la forêt de Finges, l'une des plus grandes pinèdes des Alpes, de steppes, de tronçons semblables à la forêt vierge, d'étangs, de biotopes pour d'innombrables oiseaux dont certains sont particulièrement rares, de prairies de fleurs très diversifiées, de villages de montagne idylliques et de petites villes historiques. Le Rhône sauvage et l'Ilgraben, le plus grand toboggan du monde, confèrent à la région sont caractère tout à fait particulier ! Un espace de vie et de découverte unique pour les habitants de la région et les touristes.³⁸ Un aperçu de la forêt se trouve sur la figure 11.



Figure 12



Figure 11

³⁷ [www.leukerbad.ch / http://www.leukerbad.ch/fr/page.cfm/Region?nav=7](http://www.leukerbad.ch/)

³⁸ [www.pfyn-finges.ch / http://www.pfyn-finges.ch/fr/](http://www.pfyn-finges.ch/)

4. Le tourisme en Valais

Histoire du tourisme

Le tourisme revêt depuis toujours une importance particulière pour le canton du Valais. Le tourisme a offert au canton, « l'une des clés qui ouvrent la porte au monde moderne »

À partir des années 1860, le tourisme connaît un premier essor en Valais, cependant encore très localisé. Il émerge et se développe dans le Bas-Valais, qui relève d'une facilité d'accès et de proximité de Chamonix et de son fameux Mont-Blanc, centre touristique important. Le val d'Illiez et la vallée de Trient ne tardent pas à en profiter. Un premier hôtel est construit à Champéry en 1857, puis à Salvan en 1860 ainsi qu'à Morgins en 1862. Ces constructions sont généralement liées à l'amélioration des réseaux routiers. Trois autres régions connaissent à cette même époque un développement touristique comparable : Zermatt, Saas-Fee, et Loèche-les-Bains (Leukerbad).

C'est à partir des années 1890 que le tourisme valaisan connaît un véritable coup d'accélérateur, correspondant à un boom du tourisme suisse. Champéry comptait 2 hôtels en 1865, 7 en 1896 puis 14 en 1911. A Zermatt, on passe de 9 hôtels et pensions en 1890 à 28 établissements en 1910. En résumé, dans tout le canton, les hôtels poussent avec une « rapidité prodigieuse ».

Bien évidemment, le développement ferroviaire est étroitement lié à cette deuxième phase du développement touristique. Zermatt est la première station qui comprend l'importance d'une liaison ferroviaire, puisque la ligne de Viège est ouverte en 1891. Les stations du Bas-Valais suivent, mais avec quelques années de retard. Ces chemins de fer attirent de plus en plus de visiteurs étrangers. Ainsi, plusieurs projets de développements sont lancés mais ne se réaliseront pas, car la Grande guerre mettra fin à cet emballement. Cependant, on peut relever l'importance des espoirs placés dans le développement touristique.

Un préjugé popularisé, voudrait que la construction d'infrastructures hôtelières en Valais, ait été le fruit d'investissements d'étrangers fortunés et que cette intrusion ait désorganisé complètement une économie traditionnelle harmonieuse. La réalité est différente. La plupart des capitaux investis sont d'origine indigène. Comme exemple, on peut citer les succès de l'entrepreneur Seiler à Zermatt, qui reflètent l'esprit d'entreprise de bien des valaisans, démentant ainsi les accusations du Conseil d'Etat de l'époque, qui évoquait l'« indolence » et l'« apathie » de ses administrés.

On ne connaît pas très bien les effets du tourisme sur l'activité économique d'une région. Quelques études ont montré les aspects positifs de l'arrivée des touristes : engagement de personnel local par les hôtels, développement des services de guides et de voituriers, ouverture de commerces divers, stimulation des petites entreprises locales. De plus, pour plaire à leurs hôtes, les stations touristiques s'obligent à des aménagements dont bénéficient tous les autochtones. L'hygiène et la propreté des lieux deviennent une nécessité et les conseils communaux prennent des mesures pour construire et améliorer les égouts, nettoyer les chemins ou dissimuler les fumiers. Plus tard, on installe l'éclairage public.

Evidemment, le tourisme a aussi des effets « pervers ». Cependant, le phénomène n'a jamais été vraiment étudié, même si certains guides de l'époque signalent l'importance de la mendicité, tant

adulte qu'enfantine. Ce qui est vrai, c'est que le tourisme a contribué à changer les mentalités valaisannes.^{39,40}

Par la suite, si notre industrie touristique ne s'est pas éteinte, lors de la première guerre mondiale, de la récession des années 1930 puis de la deuxième guerre mondiale, c'est grâce à la demande interne du pays.⁴¹

Ainsi le tourisme a survécu, pour progresser de plus belle lors des années 1960 – 1980 grâce au développement des loisirs de masse (élévation du niveau de vie, généralisation et prolongation du temps des loisirs, création d'organisations de vacances, développement des moyens de transport,...) et l'explosion des sports d'hiver. Il est marqué notamment par la construction de résidences secondaires (parahôtellerie) et de remontées mécaniques ainsi que par la diversification de l'offre tant hivernale qu'estivale.⁴²

Les résidences secondaires, considérées comme une source de gain importante pour les propriétaires fonciers et les promoteurs immobiliers, sont devenues la principale source de logements touristiques dans de nombreuses stations valaisannes. Par exemple, à Crans-Montana, les lits des résidences secondaires sont dix fois plus nombreux que les lits hôteliers.⁴³

Cette évolution s'est réalisée de manière trop brutale selon certaines personnes invoquant un tourisme mal maîtrisé. D'autres, au contraire, s'attachent à relever le rôle socio-économique du tourisme. Il a permis (et permet encore) de ralentir ou de stopper l'exode des populations de nombreuses vallées et il contribue fortement à l'essor économique du canton.⁴⁴

Le tourisme valaisan en chiffres

Structure de l'emploi

Figure 13

Illustration 3/1: Comparaison de la structure de l'emploi en Valais et dans ses trois régions, le Haut-Valais, le Valais central, le Bas-Valais, avec la Suisse, le canton de Berne et l'Oberland bernois. Répartition de l'emploi en %

Activité économique	Valais (2000)	Haut- Valais	Valais central	Bas- Valais	Berne (1994)	Oberland Bernois (1994)	Suisse (1998)
Prestataires touristiques	18.7	27.7	14.1	15.2	10.1	18.9	9.8
Industrie, artisanat	16.7	17.0	13.4	20.9	21.3	15.9	20.9
Construction	10.3	11.9	9.4	9.8	9.6	12.6	9.2
Commerce	15.6	12.8	17.5	16.2	12.9	10.9	16.5
Autres services	29.0	23.2	36.7	24.9	35.9	27.7	38.0
Energie, eau, ind. extractives	2.0	1.1	1.5	3.5	0.7	0.9	0.9
Agriculture et sylviculture	7.6	6.2	7.3	9.5	9.5	13.1	4.7
Emploi total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Emploi total	110'351	35'104	43'126	32'121	430'194	79'775	3'340'177 *
• Part du total du canton en %	100.0	31.8	39.1	29.1	100.0	18.5	-
• Part du total Suisse en %	3.3	1.1	1.3	1.0	12.9	2.4	100.0
VAB par employé (EPT)	108'100	106'500	104'600	114'600	99'000	86'000	120'400 *

Comme l'indique la figure 13, en Valais, le tourisme est le deuxième plus grand offreur de places de travail, avec un taux de 18.7%, approximativement deux fois supérieur au taux moyen pour le pays. Nous pouvons constater que c'est pour le Haut-Valais, partie alémanique du canton que le tourisme revêt le plus d'importance, avec un taux d'emploi de 27.7%, ce qui rend les prestataires

touristiques premiers employeurs de la région.

³⁹ Histoire du Valais, Annales valaisannes 2000-2001, Tome 3, les mutations socio-économiques, le tourisme

⁴⁰ [www.vs.ch / http://www.vs.ch/encyclo/navig.asp?mnu=know&idRubrique=1402&idLangue=1](http://www.vs.ch/encyclo/navig.asp?mnu=know&idRubrique=1402&idLangue=1)

⁴¹ Valais = Wallis, chambre valaisanne de commerce, 1993

⁴² Destination tourisme, pour mieux le connaître, en vivre, p. 44 Stéphane Dayer, 1998 / http://www.ecole-economie.ch/upload/files/Destination_Tourisme_F_partie_3.pdf

⁴³ Les trajectoires de développement touristique en Valais et le problème des lits froids : une analyse en termes de coalitions de croissance, Sophie Duverney, 2007

⁴⁴ Destination tourisme, pour mieux le connaître, en vivre, p. 44 Stéphane Dayer, 1998 / http://www.ecole-economie.ch/upload/files/Destination_Tourisme_F_partie_3.pdf

Structure de l'économie

En 2000 les entreprises et entités économiques du Valais ont réalisé un produit intérieur brut (PIB) d'environ 11.93 milliards de CHF, ce qui correspond à peine à 3.0% du PIB suisse. Comme l'indique la figure 14, le taux des prestataires touristiques au PIB atteint, lui, 12.6%, soit deux fois plus que le niveau suisse. Le poste location d'immeubles appartenant à des particuliers fait ressortir les revenus locatifs et la valeur ajoutée brute des ménages provenant de l'immobilier. En raison du grand nombre de chalets et d'appartements, ce domaine représente en Valais un pourcentage de 7.1%, alors qu'au niveau suisse il n'atteint que 5.7%.

Figure 14

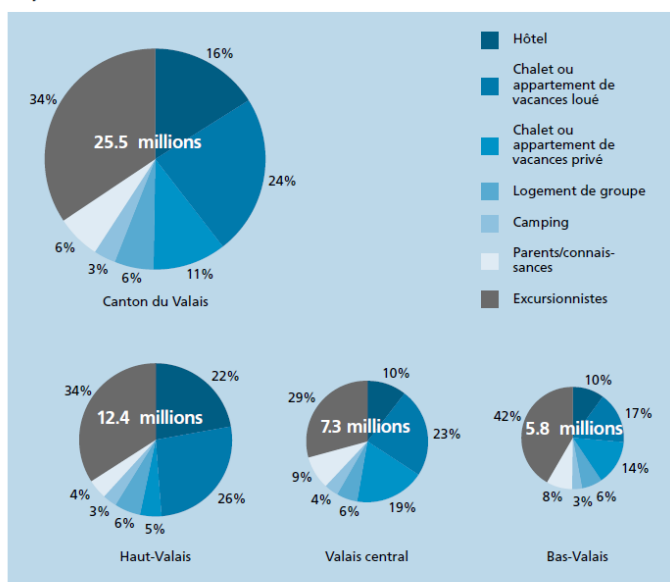
Illustration 3/3: Comparaison de la structure économique valaisanne et de ses trois régions Haut-Valais, Valais central, Bas-Valais avec la Suisse, le canton de Berne et l'Oberland bernois. Répartition de la valeur ajoutée brute en %

Activité économique	Valais (2000)	Haut- Valais	Valais central	Bas- Valais	Berne (1994)	Oberland Bernois (1994)	Suisse (1998)
Prestataires touristiques	12.6	18.5	9.9	9.8	7.0	15.1	5.4
Industrie, artisanat	22.4	27.8	12.5	29.0	21.4	17.7	21.4
Construction	6.8	8.1	6.4	5.9	7.5	10.9	4.8
Commerce	10.5	8.8	12.2	10.1	11.7	9.3	12.2
Autres services	29.1	22.2	39.4	23.5	41.8	32.0	45.4
Energie, eau, ind. extractives	8.6	5.6	8.7	11.4	2.0	2.9	2.5
Agriculture, sylviculture	2.1	1.2	2.5	2.5	5.3	8.4	1.5
Location d'immeubles**	7.1	6.9	7.4	6.9	4.9	4.9	5.7
Ajustements	1.0	1.0	1.0	0.9	-1.6	-1.2	1.0
Valeur ajoutée brute total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
VAB totale en millions CHF	11'928	3'737	4'510	3'681	42'562	6'858	402'201 *
• Part du total du canton en %	100.0	31.3	37.8	30.9	100.0	16.1	-
• Part du total suisse en %	3.0	0.9	1.1	0.9	12.0	1.9	100.0
VAB par employé (EPT)	108'100	106'500	104'600	114'600	99'000	86'000	120'400 *

Structure des hôtes

Figure 15

Illustration 5/1: Structure des hôtes en Valais et dans ses trois régions en moyenne annuelle en 1999/2000



Source: statistique des nuitées de l'OFS, résultats de nos propres recherches

En Valais, nous constatons que la plus grande part des hôtes, sont des excursionnistes avec un taux de 34%, ce qui représente, environ 8.67 millions de personnes par année. Avec 12.4 millions d'hôtes, le Haut-Valais regroupe le 48.62% des touristes. La moitié des touristes qui viennent en Valais, se rendent donc en direction du « Haut-Valais ». La part des excursionnistes s'y monte à 4.2 millions de personnes (34%), ce qui en fait, évidemment, la clientèle principale. La répartition complète se trouve sur la figure 15.

En analysant les excursionnistes, représentés sur la figure 16, pour le canton du Valais, il en ressort, que la majorité sont de nationalité suisse, soit le 78%, ce qui veut dire qu'environ 6.76 millions d'hôtes sont des excursionnistes suisses (et valaisans). La part étrangère est relativement faible, puisqu'elle représente le 22%, soit 1.9 millions de personnes. Pour le Haut-Valais, ce sont 3.24 millions d'excursionnistes suisses (et valaisans) qui sillonnent la région chaque année. La part des excursionnistes étrangère représente quasiment 1 million (0.96) de personnes par année.

Figure 16

Illustration 5/5: Provenance des excursionnistes en Valais et dans ses trois régions en 1999/2000 (moyenne annuelle)

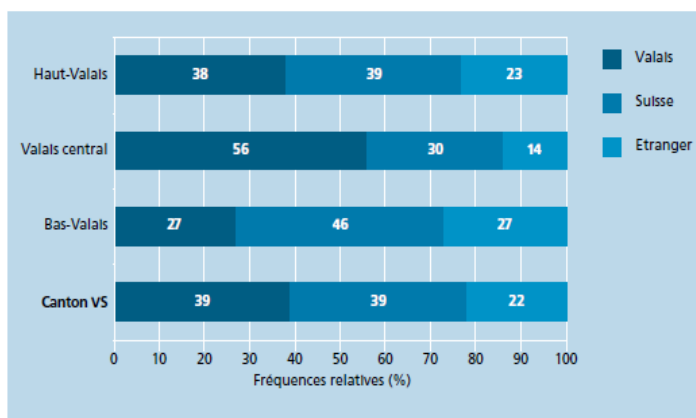


Figure 17

Illustration 5/3: Différences saisonnières dans la part des excursionnistes en Valais et dans ses trois régions en 1999/2000

	Part des excursionnistes en %		
	été	hiver	total
Haut-Valais	46	21	34
Valais central	43	20	29
Bas-Valais	55	31	42
Canton du Valais	47	23	34

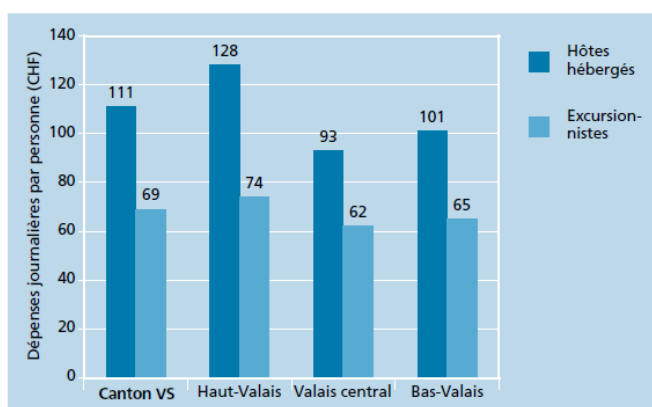
Le pourcentage d'excursionnistes en Valais selon la saison et la région se trouve sur la figure 17. Nous pouvons constater que lors de la saison estivale, les excursionnistes sont plus nombreux, sans doute attirés par la beauté de nos paysages et le plaisir des randonnées.

Dépenses journalière moyennes des hôtes

Figure 18

Excursionnistes et hôtes hébergés

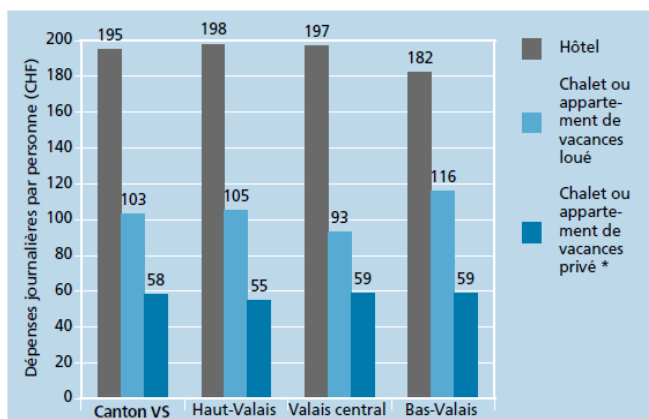
Illustration 5/7: dépenses journalières moyennes des hôtes hébergés et des excursionnistes en Valais et dans ses trois régions en 1999/2000



Nous constatons qu'en moyenne les hôtes hébergés dépensent 111.- CHF par jour. Dans le Haut-Valais, cette moyenne, avec 128.- CHF, est nettement supérieure à celles des autres régions. Cela s'explique par un nombre plus élevé d'hôtes résidant à l'hôtel. Les excursionnistes dépensent en moyenne 69.- CHF. Ils dépensent également un peu plus dans le Haut-Valais, soit 74.- CHF. Cependant, les différences régionales sont moins importantes pour les excursionnistes. Celles-ci se trouvent sur la figure 18.

Figure 19

Illustration 5/8: Dépenses journalières des hôtes à l'hôtel et des hôtes hébergés dans leur propre chalet ou appartement de vacances, en Valais et dans ses trois régions en 1999/2000 (moyenne annuelle)

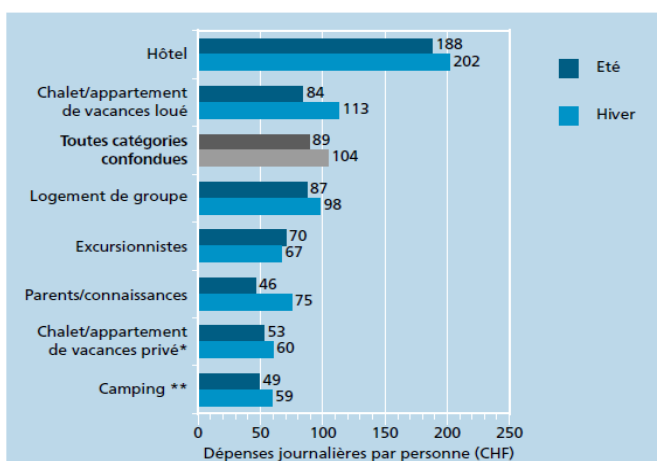


* sans les frais inhérents au chalet ou appartement de vacances

Selon la figure 19, les hôtes résidant à l'hôtel dépensent par jour presque le double des hôtes hébergés dans les chalets et appartements de vacances. Ces derniers dépensent, environ un tiers de plus que les hôtes dans leur propre logement de vacances. Pour la dernière catégorie, il faut préciser que les frais courants d'un chalet ou appartement de vacances (électricité, hypothèques, entretien etc.) ne sont pas compris dans la moyenne des dépenses.

Figure 20

Illustration 5/9: Différences saisonnières dans les dépenses journalières des catégories d'hôtes en Valais en 1999/2000



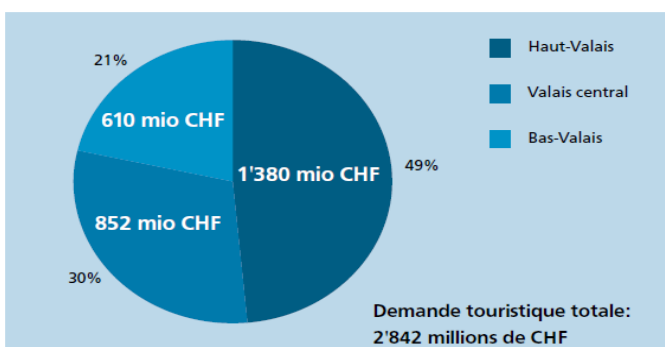
* sans les frais inhérents au chalet ou appartement de vacances, ** estimation de la valeur pendant la saison d'hiver (valeur de l'été + 10.- CHF pour les remontées mécaniques)

En hiver, les dépenses journalières des hôtes hébergés sont plus élevées qu'en été. Cela est essentiellement dû aux frais élevés pour les remontées mécaniques. L'hébergement est également plus coûteux en hiver qu'en été. Les différences entre l'été et l'hiver dans les dépenses des excursionnistes sont faibles. Comme on pouvait s'y attendre, les hôtes qui résident à l'hôtel sont ceux qui dépensent le plus, suivis par les hôtes hébergés dans des chalets et appartements de vacances loués, par les hôtes dans des logements de groupe et par les excursionnistes. Les différences sont exprimées sur la figure 20.

La demande touristique

Figure 21

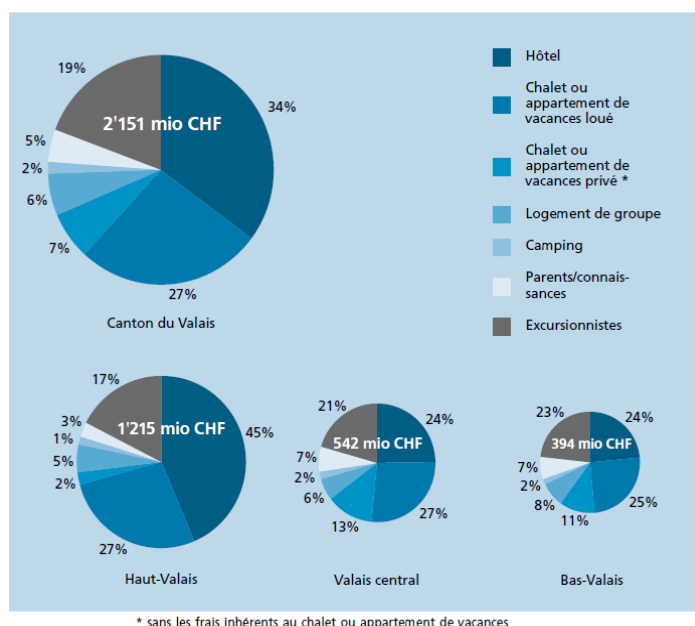
Illustration 5/15: Répartition régionale de la demande touristique totale en 1999/2000



La demande touristique correspond à l'ensemble des dépenses effectuées par les hôtes en Valais et se trouve représentée sur la figure 21. Pour l'année 1999 / 2000, elle se montait à 2.842 milliards de CHF. On constate que près de la moitié de la demande touristique du canton revient au Haut-Valais, 30% au Valais central, puis 21% pour le Bas-Valais.

Figure 22 Répartition régionale de la demande touristique

Illustration 5/16: Répartition régionale de la demande touristique nette et parts des différentes catégories d'hôtes en 1999/2000

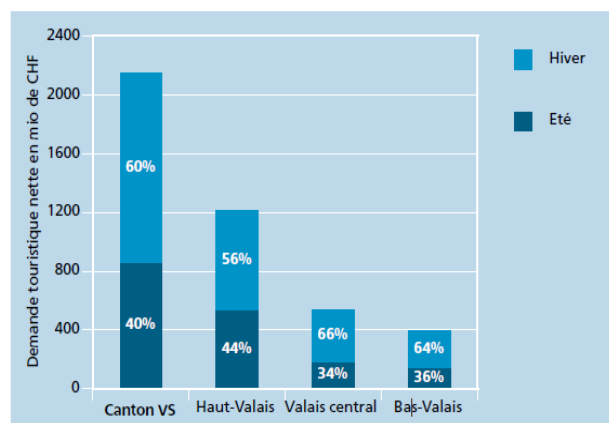


La demande touristique nette correspond à la part de la demande totale qui est directement en rapport avec la présence des hôtes. Elle est représentée par la figure 22. On obtient la demande touristique nette en diminuant les dépenses des hôtes en dehors de la région d'accueil analysée à la demande touristique brute. Dans la demande touristique nette, il manque le poste de dépenses le plus lourd, à savoir les frais assumés par les propriétaires pour leur chalet ou appartement de vacances, puisque ceux-ci sont indépendants de la présence ou non des hôtes. On y retrouve les trois grandes catégories, soit les hôtes résidants à l'hôtel, ceux qui loue un chalet ou un appartement et les excursionnistes.

La répartition de la demande touristique nette se fait de la manière suivante : pour l'ensemble du canton, l'hiver représente le 60% de la demande touristique, tandis que l'été représente, lui, 40%. Le Haut-Valais a une meilleure répartition que les autres régions, puisqu'en hiver, la demande s'élève à 56% et à 44% en été. Ces répartitions sont représentées par la figure 23.

Figure 23

Illustration 5/17: Répartition saisonnière de la demande touristique nette en 1999/2000



5. Tunnel du Lötschberg

Historique du tunnel ferroviaire

Avec la mise en service du Chemin de fer du Gothard en 1882, le canton (BE) s'est vu coupé de l'axe de trafic principal nord-sud. Il n'est donc pas étonnant que la capitale fédérale ait rapidement forgé des plans pour mettre en place sa propre liaison de transit. Mais la Confédération n'étant pas particulièrement intéressée par une telle concurrence, a refusé toute aide financière. Les Bernois se sont donc vus contraints de rechercher les financements nécessaires ailleurs. Ils devaient trouver une oreille attentive à Paris: la France avait, en effet, perdu le point de franchissement de la frontière à Bâle au profit de l'Allemagne en 1871, et des industriels influents étaient intéressés à participer à la réalisation d'une ligne de transit internationale par la Suisse. Celle devait ainsi devenir le nouveau poste frontalier vers l'Italie par la Suisse.

L'ancien Conseiller d'Etat Wilhelm Teuscher (BE) a élaboré plusieurs variantes pour réaliser cette nouvelle ligne ferroviaire via Frutigen et le Lötschberg. Une partie du gouvernement cantonal privilégiait toutefois un tracé par le Wildstrubel. Finalement, le comité d'initiative Pro Lötschberg a réussi à s'imposer: la Compagnie du chemin de fer des Alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon (BLS) a vu le jour le 27 juillet 1906.

Le 15 octobre 1906, les travaux ont commencé sous la direction d'un consortium de travaux publics français sur la ligne de faite de près de 58 km entre Frutigen et Brigue. La même année a eu lieu la mise en service du tunnel du Simplon, la suite naturelle de la ligne du Lötschberg vers Iselle (Italie).

Après achèvement des travaux de réalisation sur les deux rampes d'accès de 33 tunnels, 3 galeries pare-avalanches et 22 ponts, le Chemin de fer du Lötschberg était mis en service dans un esprit de fête le 15 juillet 1913. La figure 24 représente l'inauguration de 1913. Ainsi, le tunnel à double voie du Lötschberg fait sauter un verrou intérieur en mettant en communication les vallées de l'Aar, dans l'Oberland bernois et du Rhône dans le Valais. Berne se trouve désormais à 2h15 de Brigue.⁴⁵



Figure 24

En 1976, le Conseil fédéral a accordé un crédit de 620 millions de francs pour la réalisation de la double voie en plusieurs étapes. Le 8 mai 1992, était inaugurée l'intégralité de la double voie sur la ligne du Lötschberg.

A la fin 1993, la BLS a reçu de la Confédération la mission de réaliser un corridor de ferroutage pour camions en attendant la mise en service du tunnel de base.⁴⁶

⁴⁵ Construction d'une Industrie touristique aux 19 et 20^{ème} siècles, 2003, Laurent Tissot p.42

⁴⁶ www.blos.ch <http://www.bls.ch/f/unternehmen/blsag-profil2008.pdf>

Historique du tunnel de base

Rail 2000 et les NLFA

Rail 2000 est un vaste projet de développement du réseau ferroviaire suisse, visant à proposer des services plus rapides et plus fréquents, adaptés aux besoins des voyageurs du XXI^{ème} siècle. Le projet a débuté en 1987, date à laquelle les citoyens suisses ont approuvé en votation populaire le principe de son financement par l'Etat.

Un réseau de lignes de trains à grande vitesse se développe dans toute l'Europe occidentale. Le trajet en train offre de nombreux avantages. Contrairement aux aéroports, les gares sont en général situées dans les centres-villes. Les voyageurs n'ont pas à perdre davantage de temps pour s'y rendre, et l'enregistrement est beaucoup plus rapide que pour les avions. C'est dans un tel contexte que les Suisses, constructeurs invétérés de tunnels, se sont lancés dans les Nouvelles Liaisons Ferroviaires Alpines (NLFA). Les deux tunnels de «base», le Lötschberg, (34,6 km) et le St-Gothard (57 km) sont au cœur du projet. Le principe de ces tunnels de base est que ceux-ci traversent la montagne à sa base. Leurs lignes ne doivent pas suivre une pente ascensionnelle et peuvent, par conséquent, avoir un tracé beaucoup plus droit.⁴⁷

Construction du tunnel

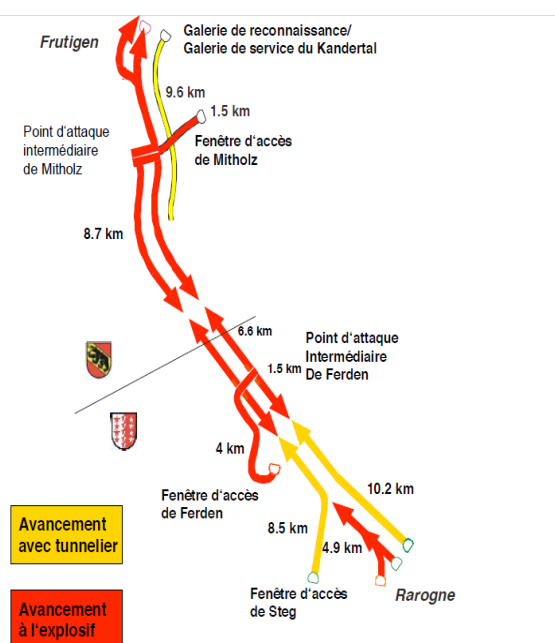


Figure 25

Grâce aux projets Rail 2000 et NLFA, c'est en 1994 que débutèrent les travaux du tunnel de base du Lötschberg. Une galerie de reconnaissance de 9,4 km a été creusée au tunnelier dans le sédimentaire de Frutigen jusqu'à Kandersteg. Entre 1994 et 1996, 27 forages profonds (d'une longueur totale d'environ 20 km) ont permis de préciser divers points critiques.

Les premiers percements ont débuté en 2002 et le dernier en 2005. Le creusement s'est fait à partir de cinq chantiers, les deux portails principaux, plus le portail de Steg, et les galeries de Mitholz et Ferden, au total 11 attaques, ce qui a limité les tronçons à 10 km environ en procurant au programme des travaux une grande flexibilité. Deux tunneliers ont creusé à partir de Steg et Rarogne, l'explosif est employé pour les autres avancements.

Les ouvriers ont creusé au total plus de 90 kilomètres de roche. Le système de tunnel entre Frutigen et

Rarogne du côté valaisan est en grande partie à deux tubes. Pour des raisons de coûts, seul le tube est à été équipé ainsi qu'une partie du tube ouest, entre Rarogne et Ferden. A ce jour, une étude a été commandée par BLS, concernant la faisabilité d'un aménagement complet du deuxième tube.

En décembre 2004 a commencé en Valais la pose des premiers mètres de voie ferrée. Du côté bernois, la pose a débuté en 2006 et s'est terminée le 24 juillet 2006.⁴⁸ Le tunnel de base a été ouvert à l'exploitation partielle le 15 juin 2007 et son exploitation intégrale a démarré avec le changement d'horaire le 9 décembre 2007. Le tracé du tunnel est représenté sur la figure 25.

⁴⁷ www.swissworld.org

⁴⁸ Le tunnel de base du Lötschberg – les premiers enseignements après presque une année d'exploitation, François Vuilleumier, BG Ingénieurs Conseils SA Lausanne

Le tunnel en chiffres

34,6 km :	longueur du tunnel de base
57 km :	longueur des voies
16 millions de tonnes :	volume de matériaux excavés
88,1 km :	total des tubes et des galeries excavées
776,5 m :	altitude de traverse au portail nord de Frutigen
654,2 m :	altitude de traverse au portail sud de Rarogne
3 o/oo :	déclivité maximale côté nord
13 o/oo :	déclivité maximale côté sud, (données tirées du journal Le Temps)
824 m :	point culminant
230 km/h :	vitesse maximale des trains (locomotives CFF, CH)
280 km/h :	vitesse maximale des trains (pour les trains ICE-S DB, DE)
3.24 milliards CHF :	budget initialement prévu
4.3 milliards CHF :	coût final ^{49 50}

Programme des travaux

Les dates principales sont les suivantes :

Fin des excavations :	28.04.2005
Fin des bétonnages :	juin 2006
Fin de l'équipement ferroviaire :	fin 2006
Test matériel roulant et réception des ouvrages :	mai 2006 à novembre 2007
Exploitation partielle :	15 juin 2007
Exploitation complète :	09 décembre 2007 (avec changement d'horaire CFF) ⁵¹

Gains de temps réalisé depuis Viège

La figure 26 récapitule les gains de temps qui sont réalisés en partant de la gare de Viège, depuis l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg.

Figure 26

	Avant	Après	Gain
Bâle	3h05	1h47	1h18
Zürich	3h06	1h59	1h07
Berne	1h40	0h57	0h43

On sait également que depuis Martigny jusqu'à Berne, les voyageurs gagnent 20 minutes. Pour la ligne Zürich – Sion, un gain de 47 minutes est obtenu.⁵²

⁴⁹ www.bls.ch / <http://personenverkehr.ch/f/infrastruktur/neat-bauwerk.php>

⁵⁰ Le Nouvelliste, N°136, 15.06.2007

⁵¹ Le tunnel de base du Lötschberg– les premiers enseignements après presque une année d'exploitation, François Vuilleumier, BG Ingénieurs Conseils SA Lausanne

⁵² Le Nouvelliste, N°19, 25.01.2010

6. Espérances touristiques de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg

Généralités

Le canton du Valais se trouve au centre du triangle ferroviaire composé des villes de Lyon, Zürich et Milan. Cependant, situé au cœur de l'arc alpin, il est contourné par les principaux axes de liaisons ferroviaires à grande vitesse. La construction du tunnel de base du Lötschberg, qui s'inscrit dans la conception européenne du trafic nord – sud, doit changer cet état de fait à partir de 2007.

D'ici à 2020, l'évolution prévue du trafic ferroviaire à travers les Alpes représente une augmentation de près de 50% en nombre de personnes transportées, ainsi qu'un doublement des tonnes convoyées. Cette évolution relève l'importance pour nos régions de montagne d'être mieux intégrées dans des réseaux de transport durable. Ainsi, les investissements réalisés revêtent une importance fondamentale pour le Valais.

Avec les gains de temps considérables réalisés entre les agglomérations de la Suisse allemande (Zürich, Berne Bâle), qui est le cœur économique de notre pays, et les grandes stations valaisannes, ces notions laissent entrevoir des retombées positives pour le tourisme cantonal. En bref, nous pouvons constater que l'essentiel du marché suisse de langue allemande sera accessible avec des gains de près d'une heure. Si l'on considère que ce gain d'une heure s'inscrit sur un déplacement global d'environ 3 heures ce sont ainsi plus de 3 millions de clients potentiels qui se rapprochent du Valais.

En matière de séjour, l'évolution attendue de la demande se révèle être positive. Le gain de temps en fonction de la durée globale du parcours est davantage plus importante pour les grandes agglomérations helvétiques plutôt que pour l'Allemagne. Il est évident que les déplacements en trains sont appelés à connaître une augmentation nettement plus importante que ceux réalisés en voiture. Cependant, une évolution positive pour la circulation automobile est également prévue, car elle est due à une attractivité plus importante de l'ensemble des destinations.

Selon l'évolution attendue, les différents types d'ébergements évolueront de manière différenciée. Une attention particulière devrait être accordée tant aux propriétaires de résidences secondaires qu'aux personnes séjournant chez des parents ou des amis. Ceci s'applique principalement pour la saison d'été, car les journées sont plus longues et le sont encore plus si on raccourcit le temps du trajet.

Le segment des excursionnistes est celui qui est appelé à connaître l'évolution la plus positive. Ceci relève du simple bon sens, le gain d'une heure en moyenne pour un aller simple se révèle d'autant plus profitable qu'il se fait pour un séjour de très courte durée. Il est important de relever les chiffres très élevés d'évolution attendue, jusqu'à 40% dans certains cas. Etant donné l'importance de ce segment, il ne saurait rester sans influence sur le fonctionnement économique et la rentabilité des activités touristiques et de loisirs en Valais.

Enfin, la communication a une importance capitale. En effet, c'est elle qui doit inciter les clients à venir visiter notre région. Elle doit soutenir la communication réalisée de toute façon par les transporteurs ferroviaires. Jouant sur l'émotionnel, elle véhicule à la fois le gain de temps et l'image de la plus belle région touristique des Alpes.⁵³

⁵³ www.sommets-tourisme.org / <http://www.sommets-tourisme.org/f/sommetsG/huitieme-sommet/actes/seppey.html> / conférence de M. Seppey

Résumé des effets sur la demande touristique

Les effets attendus par le Professeur Bieger sont décrits par le biais de la figure 27. Cette étude a été réalisée en 2004 à l'Université de St-Gall. Ce document qui se nomme : „NEAT am Lötschberg, Konsequenzen für den Walliser Tourismus“ a été élaboré pour exprimer les effets qu'aurait le gain de temps réalisé lors du voyage pour les différents touristes potentiels et ses répercussions pour le canton du Valais.

Figure 27

Marché / segment	Effet attendu	Justification / commentaire
Par origine		
Agglomération Berne	(+ 10-25%)	Sensible diminution du voyage, le gain horaire est directement perceptible, sont des voisins proches du Valais, mais la plupart sont déjà des clients réguliers
Agglomération Zürich - Bâle	(+ 20-30%)	Sensible diminution du temps de voyage indirectement observable, ça va attirer de nouveaux clients, mais il y a aussi déjà des clients réguliers
Allemagne	(+ 0-10%)	Partiellement des habitués, cependant, importante réduction du temps de voyage, peu de changements, quelques nouveaux clients sont probables
Le reste de l'Europe	(inchangé)	Le taux d'habitués est faible, le gain de temps n'est pas perceptible pour le reste de l'Europe
Par moyens de transport		
Transport ferroviaire	(+ 10-20%)	Accroissement, puisque le changement concerne directement leur moyen de transport, incitation à circuler sur le nouvel espace créé
Transport par voiture	(+ 5-10%)	Le changement n'est pas directement perceptible, soulage une partie des coûts de transports
Forme de logement		
Hôtellerie, 2 à 5 étoiles	(+ 0-5%)	Plutôt de l'étranger, de plus grandes distances, plus longue durée de séjour et ainsi une plus petite sensibilité sur la durée du voyage
Propriétaire d'appartement depuis plus que 8 ans	(inchangé)	Appartement amorti, vacances planifiées de manière régulière
Propriétaire d'appartement depuis 8 ans	(+ 10-20%)	Appartement pas encore amorti, l'identification à l'objet encore très présente, clientèle encore jeune et plus de souplesse dans la planification des vacances.
Aînés propriétaires d'appartement	(+ 10-15%)	Le fait de raccourcir le temps de trajet est un élément qui va les motiver à venir plus souvent
Tourisme journalier		
Agglomération Berne	(+ 20-40%)	Région voisine, les clients réguliers, parents et connaissances

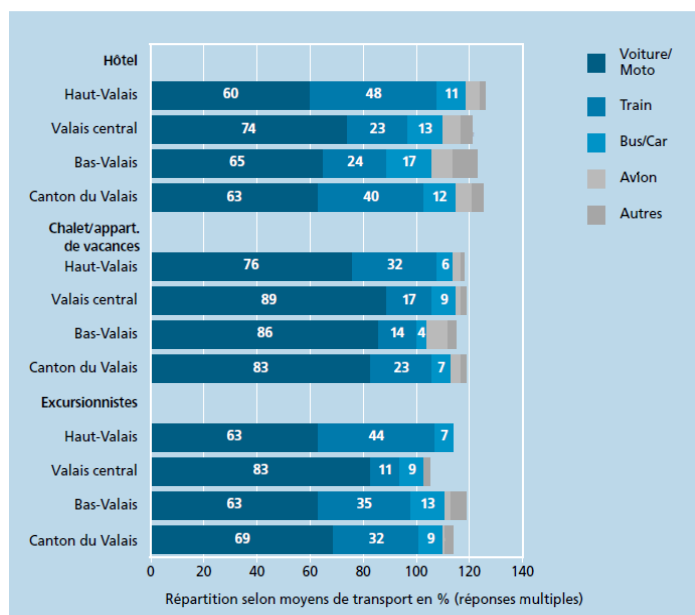
Agglomération Zürich, Bâle, et le reste de la Suisse	(+ 10-15%)	Raccourcir le temps de Voyage comme un argument supplémentaire pour un voyage en Valais
Voyageurs étrangers	(inchangé)	Il n'y a pas d'excursionniste ou journaliers intéressant et intéressé dans le nord de la Suisse
Entreprises étrangères	(+ 5-10%)	Les transports nord / sud se font par l'intermédiaire du Valais
Saisonnalité		
Hôtellerie en général	(+ 0-5%)	En premier lieu dépend de l'offre dans le Valais et moins du temps de voyage ou des voies de communication
Parahôtellerie en général	(+ 0-5%)	Dépend également avant tout de l'offre en Valais, moins de l'itinéraire ou du temps de voyage
Connaissances et proches dans la région (chez l'habitant)	(+ 10- 30%)	Le laps de temps du voyage encourage à venir plus souvent trouver des proches ou des amis
Propriétaires d'appartements	(+ 10-20%)	Le temps de voyage plus court encourage à venir plus souvent en Valais
Personnes seules	(+ 10-30%)	Voyagent de manière relativement souple
Familles avec enfants	(+ 5-10%)	Voyagent de manière rigide et planifiée dans le temps, cependant le gain de temps de voyage est un bon argument pour cette catégorie
Grands groupes	(+ 5-15%)	Dates de voyage fixes, mais le gain de temps est un avantage considérable à prendre en compte

7. Le mode de transport

Les moyens utilisés

Figure 28

Illustration 4/4: Choix des moyens de transport en hiver 1999/2000

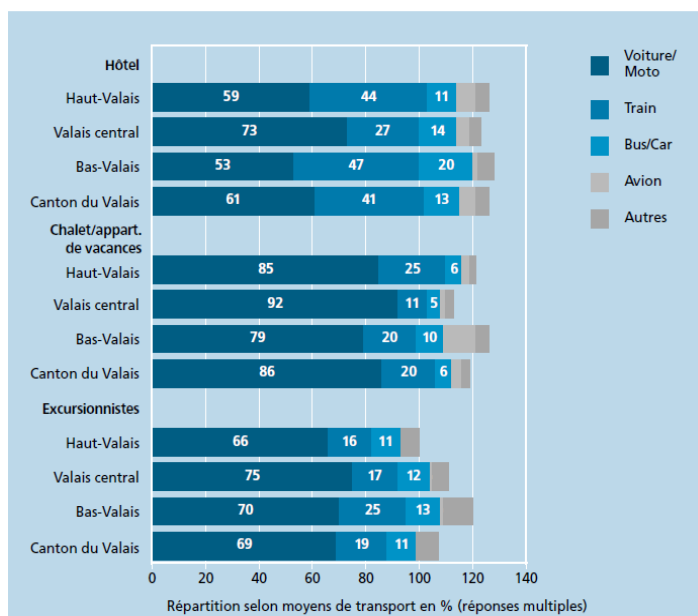


En lien avec l'étude sur la valeur ajoutée, réalisée en 2001, par Rütter and Partner, il en ressort que les moyens de transport utilisés par les touristes diffèrent quelque peu selon la saison. Ceci est représenté par les figures 28 et 29. En effet, en hiver, les excursionnistes ont une nette préférence pour circuler en train. Pour le Haut-Valais, 44% des excursionnistes utilisent le train l'hiver, alors qu'en été cette proportion s'élève à 16% seulement. Cela peut s'expliquer par le fait que les excursionnistes préfèrent ne pas circuler sur les routes verglacées, alors que le train leur permet d'atteindre leur lieu de destination sans risque d'embardées.

Figure 29

Illustration 4/3: Choix des moyens de transport en été 1999

Question: Quel mode de transport utilisez-vous pour vos vacances, à l'aller et au retour?



La proportion qu'occupent les moyens de transports tels que le Bus et le Car Postal augmente aussi légèrement durant l'hiver. Quoi qu'il en soit et peu importe la saison, le transport individuel motorisé domine.

En été, 73% des hôtes hébergés et 69% des excursionnistes se déplacent en voiture. En hiver, ce sont 74% des hôtes hébergés et 69% des excursionnistes.

On n'y trouve des différences saisonnières que dans les sous-catégories. La voiture est de loin le moyen de transport le plus utilisé, tout particulièrement quand il s'agit d'hôtes hébergés dans des chalets et appartements de vacances. En comparaison, les hôtes résidant à l'hôtel utilisent plus fréquemment les transports publics. Une combinaison entre la voiture privée et les transports publics est assez fréquemment utilisée par les hôtes résidant à l'hôtel. Les excursionnistes n'ont que rarement recours à cette possibilité.

La tendance actuelle

Les problèmes climatiques font prendre conscience à tout un chacun qu'il est nécessaire de préserver notre planète et pour le milieu touristique plus particulièrement, notre région. En effet, dans le milieu touristique valaisan, la fonte des glaciers ne laisse planer aucun doute et il est primordial d'agir.

La Fédération Suisse de Tourisme (FST) s'est engagée en faveur du développement durable, par le biais d'une charte qui a été signée en mai 2009 par 26 organisations. Cette Charte a pour but de prendre des mesures concrètes pour réduire les problèmes écologiques que pose la branche touristique.

Si la FST a élaboré cette Charte, c'est parce qu'il lui incombe de refléter l'évolution des valeurs dans la société et de présenter ses services de manière durable. Ceci consiste à veiller à ce que toutes les conséquences négatives des voyages et activités connexes soient réduites autant que possible sur le plan économique, écologique et social, en maximisant les effets susceptibles d'être positifs.⁵⁴

Cette Charte (signée par les CFF) contient 3 points pour garantir que l'engagement en faveur de l'environnement soit effectué efficacement.

- 1) Engagement des soussignés en faveur du développement durable dans le tourisme suisse
- 2) Intégration dans la branche par la sensibilisation et le soutien
- 3) Réexamen régulier et évaluation des progrès⁵⁵

De plus, en 2010, la FST a développé, avec ses partenaires, des projets de mise en œuvre de la Charte. Ce projet sert de document de discussion avec le Seco en vue de soutenir la Charte du développement durable du tourisme suisse. En voici les principaux points :

- 1) Toolbox
- 2) Mise au point d'offres de formation et de perfectionnement
- 3) Outil d'évaluation et de contrôle
- 4) Etude sur les émissions de CO2 dues au tourisme
- 5) Aménagement d'une offre durable
- 6) Coordination du projet⁵⁶

L'orientation sur le développement durable et l'optimisation concrète de l'offre touristique permettent au tourisme en Suisse de cibler de manière prospective les défis de l'avenir et les besoins futurs des clients et peuvent donc apporter directement une plus-value à l'ensemble de la branche.

La Charte du développement durable du tourisme suisse définit des objectifs concrets d'ici la fin de 2012, même s'il est bien entendu que les efforts ne doivent pas se relâcher au-delà de cette date. En conséquence, le projet «Formes concrètes de développement durable» doit être achevé d'ici la fin de 2012.

⁵⁴ [www.swisstourfed.ch / http://www.swisstourfed.ch/files/tourismus/nachhaltigkeit_fr/82742-Nachhaltigkeit%20konkret_V4%20franz.pdf](http://www.swisstourfed.ch/files/tourismus/nachhaltigkeit_fr/82742-Nachhaltigkeit%20konkret_V4%20franz.pdf), Formes concrètes de développement durable

⁵⁵ Annexe N°1 Charte du développement durable

⁵⁶ [www.swisstourfed.ch / http://www.swisstourfed.ch/files/tourismus/nachhaltigkeit_fr/82742-Nachhaltigkeit%20konkret_V4%20franz.pdf](http://www.swisstourfed.ch/files/tourismus/nachhaltigkeit_fr/82742-Nachhaltigkeit%20konkret_V4%20franz.pdf) Formes concrètes de développement durable

8. Questionnaires villes de Brigue et de Viège

Des questionnaires ont été envoyés aux deux grandes villes du Haut-Valais, soit la ville de Brigue ainsi que la ville de Viège. Ces questionnaires contenaient treize questions, avec comme premier objectif de recueillir des données chiffrées, telles que :

- Évolution du taux de chômage
- Évolution des arrivages, en termes de nouveaux habitants
- Évolution du nombre de permis de construction délivrés
- Évolution du nombre d'entreprises implantées sur la commune

Le deuxième objectif de ce questionnaire, était de recueillir l'avis des administrations communales, sur le tunnel, avec comme thèmes notamment :

- Quel est l'impact du tunnel sur les emplois et respectivement le taux de chômage
- De quelle nationalité ou origine sont issus les nouveaux habitants
- Y a-t-il plus de résidents hauts-valaisans travaillant en Suisse-Allemande
- Quelle est la part des résidences secondaires et principales
- Quel est l'impact des nuisances dues au tunnel
- Globalement, quel est l'impact du tunnel de base du Lötschberg

Ces questionnaires ont donc été envoyés aux administrations communales de Brigue et de Viège. Pour la ville de Brigue, c'est Monsieur Dr. Eduard Brogli, secrétaire communal qui a aimablement répondu à toutes mes questions.

Pour la ville de Viège, le questionnaire a été transmis à Monsieur René Imobersdorf, président de la ville de Viège et conseiller aux Etats.

Ainsi, j'ai récolté les données, par le biais d'éminentes personnalités, ce qui m'assure un avis clair, précis et représentatif de la réalité du terrain.⁵⁷

Résultats obtenus

Chômage

Concernant le chômage, les taux pour les deux villes restent relativement bas, il n'y a pas eu de changements significatifs. De plus, la crise économique est à peine perceptible pour le Haut-Valais. Néanmoins, l'implantation de nouvelles entreprises et notamment l'aménagement de la nouvelle gare de Viège a permis la création de nouvelles places de travail. De plus, l'impact sur le tourisme est élevé et de nouvelles places de travail ont ainsi vu le jour.

Nouveaux habitants

Le nombre d'habitants a globalement augmenté. Cependant, l'augmentation reste constante depuis quelques années. Une partie est certainement due au tunnel, mais les villes ne peuvent l'affirmer clairement. Depuis 2005, les villes sentent une augmentation, mais il n'est pas possible d'établir qui en est le « responsable » et dans quelle proportion.

⁵⁷ Annexe N°2 questionnaire envoyé aux villes de Viège et Brigue

Nationalité des nouveaux habitants

Une partie des arrivants est tout simplement des haut-valaisans, habitant les communes alentours et qui ont désiré se rapprocher des villes. L'afflux d'allemands est relativement important à Brigue, mais ceci est principalement dû au développement des entreprises du domaine médical, plutôt qu'au tunnel. Pour la ville de Viège, les principaux arrivants proviennent de l'ex-Yougoslavie, d'Allemagne et d'Autriche.

Résidents travaillant en Suisse-Allemande

Le nombre de suisses-allemands n'a pas sensiblement augmenté. Il se peut que certains travaillent en Suisse-allemande et gardent leur domicile dans la région, cependant les administrations n'ont pas de données détaillées à ce sujet.

Évolution des autorisations de construire

Ville de Brigue :

Figure 30

Années	Permis de construire	Évolution en %
2005	258	
2006	194	-24.81
2007	252	29.90
2008	259	2.78
2009	288	11.20

Pour la ville de Viège, depuis 2005, le nombre de construction a considérablement augmenté. La principale raison est que les caisses de pension investissent actuellement à Viège. Aujourd'hui 220 appartements ont été approuvés, dont 140 sont déjà en construction. Trois raisons principales sont les causes de ce boom immobilier : les taux hypothécaires sont très bas, la ville a besoin de rattraper le retard pris dans ce domaine, puisque le marché était asséché ; troisièmement, avec le Lötschberg, la gare de Viège est devenue «la» gare valaisanne de la transversale alpine avec ses horaires cadencés.⁵⁸

Évolution des résidences principales et secondaires

Il n'y a que très peu de résidences secondaires pour les sites de Brigue et Viège, car ces deux villes ne sont pas à proprement dit des lieux de « villégiatures ». Les résidences secondaires trouvent leur place dans les stations touristiques, mais pas dans les villes. Il n'y a donc pas d'évolution significative. Les constructions concernent essentiellement les résidences principales.

Ouverture / fermeture de commerces

Pour la ville de Brigue, l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg a eu seulement un effet marginal. Il n'y a pas d'évolution particulière. Par contre pour la ville de Viège, environ 10 nouvelles entreprises de services ont été créées ou se sont implantées. De plus, avec l'aménagement de la nouvelle gare, environ 170 places de travail ont été créées.

⁵⁸ Le Nouvelliste, 13.10.2009 http://www.lenouvelliste.ch/fr/news/economie/quand-l-immobilier-fait-boom_15-167150

Nuisances dues au tunnel

Heureusement pour les deux villes, la pollution sonore est plus faible que ce qui était initialement prévu. Pour Viège, il n'y a pas de conséquences négatives, car des barrières antibruit ont été construites. Pour Brigue, il serait envisageable de mettre en œuvre un programme global de réduction de bruit.

Conclusion des deux villes

Globalement, les impacts du tunnel sont très positifs. Ils fournissent un élan précieux au tourisme, avec une augmentation des touristes journaliers. De plus, pour Viège, il y a une forte demande de loyers, qui entraîne une croissance du secteur de la construction ainsi qu'un intérêt grandissant des investisseurs potentiels. Une croissance de la population se fait également ressentir, et la zone de commerce ne cesse de se développer (nouvelles constructions et l'expansion des entreprises et des banques, de nouveaux logements, l'expansion des écoles de formation professionnelle, la création de nouvelles industries de services).

Conclusion

Le tunnel est réellement positif pour les deux villes. Il a fourni un élan précieux au tourisme, notamment par le biais des clients journaliers. Malheureusement, il est extrêmement difficile de quantifier l'implication du tunnel pour les différents secteurs. Comme on l'a vu, de nouveaux habitants arrivent, mais cela n'est pas entièrement dû au tunnel, de nouveaux appartements se construisent, mais cela est essentiellement dû au fait que la région avait accumulé un retard au niveau des constructions, le chômage a légèrement varié, mais dans quelle mesure est-ce que la NLFA a influencé ce taux, on ne le sait pas. Seuls les chiffres effectifs des CFF pourraient quantifier le nombre d'arrivées en gare de Viège et Brigue. Cependant, on peut affirmer que selon ces deux communes, le tourisme haut-valaisan est gagnant.⁵⁹

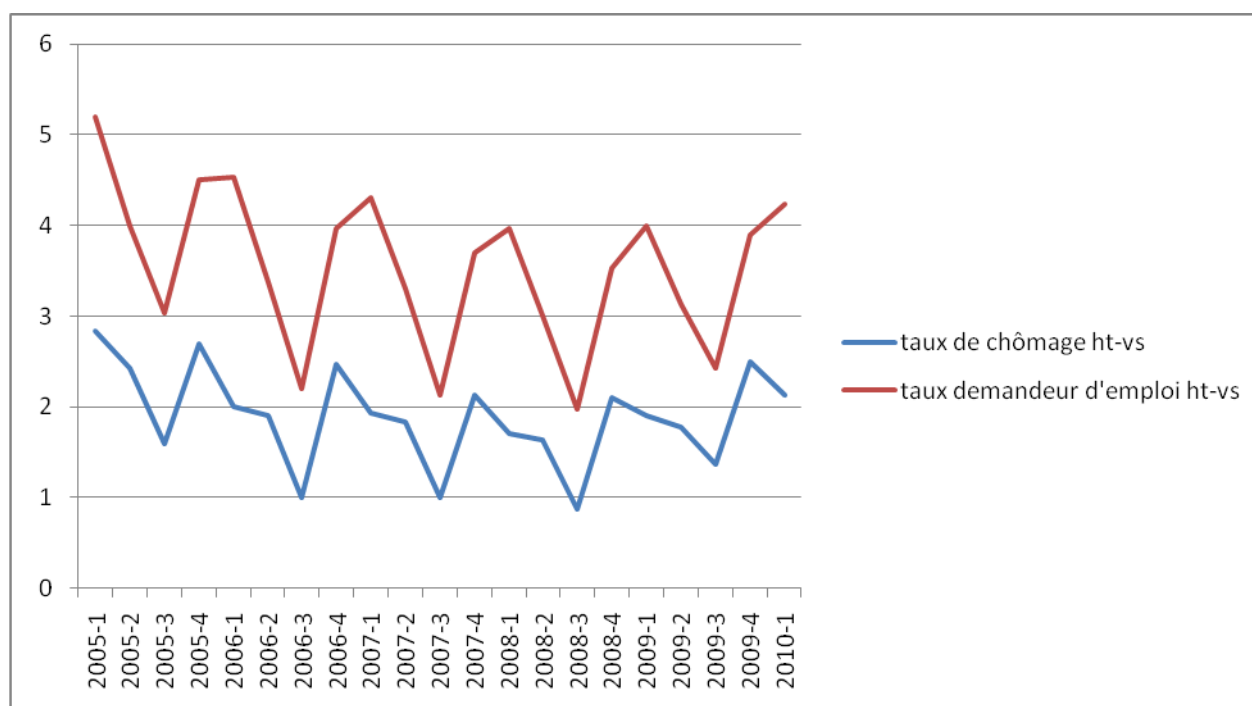
⁵⁹ Annexe N°2 Réponses obtenues (Viège, Brigue, Bilan)

9. Taux de chômage dans le Haut-Valais

Évolution

Depuis 2005, le taux de chômage pour le Haut-Valais n'a cessé de diminuer, jusqu'au troisième trimestre 2008, où il a commencé son ascension, passant de 0.87% (moyenne la plus basse sur cinq ans) pour atteindre 2.5% au quatrième trimestre 2009. Au premier trimestre 2010, le taux se situait à 2.13%. Comparativement aux années précédentes, ce taux reste élevé pour la région. On retrouve cette évolution sur la figure 31.

Figure 31



Plusieurs facteurs peuvent expliquer le retour de cette hausse de chômage. Tout d'abord, bien évidemment, la crise économique a touché également le Haut-Valais. Par exemple, La Lonza, principal employeur du Haut-Valais a annoncé vouloir supprimer 193 postes de travail, dont une trentaine par licenciements.⁶⁰

Cependant, la construction du tunnel de base du Lötschberg a entraîné l'ouverture d'une dizaine de nouvelles entreprises pour le site de Viège. De plus, l'impact sur le tourisme est relativement grand et a contribué à créer des places de travail. L'infrastructure que possède la nouvelle gare de Viège, a permis de créer 170 emplois.⁶¹ Actuellement, le secteur immobilier connaît un « boom » et crée ainsi de nombreuses places de travail.

Globalement, le taux de chômage reste relativement bas dans le Haut-Valais, il n'y a pas eu de changement significatif. De plus, selon les communes de Viège et Brigue, la crise économique est à peine perceptible pour la partie alémanique du canton.⁶²

⁶⁰ www.lematin.ch / <http://www.lematin.ch/flash-info/economie/lonza-detaille-restructuration-prevoit-30-licenciements>

⁶¹ Annexe N°2 Réponses obtenues (Viège, Brigue, Bilan)

⁶² Annexe N°2 Réponses obtenues (Viège, Brigue, Bilan)

10. CFF

Un questionnaire a été envoyé aux CFF, afin de connaître quelle était l'évolution réelle, en termes de voyageurs, suite à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. Le but était également de savoir quelle était l'évolution en fonction des différents lieux de départ, en direction de Viège et Brigue.

Suite à divers contacts avec Monsieur Andreas Maurer, chef du service clientèle CFF de Brigue, il se trouve que les CFF ne veulent pas communiquer ces chiffres. Malgré un soutien de l'Etat du Valais, il n'a pas été possible d'obtenir les données chiffrées exactes. Selon Monsieur Maurer, le seul moyen d'obtenir ces données est de réaliser un travail à ce sujet pour les CFF, mais comme ils disposent de suffisamment de données, ils ne sont pas intéressés. Après un contact avec l'office fédéral des transports (OFT), il n'a non plus pas été possible d'obtenir davantage de données chiffrées.

Cependant, Monsieur Maurer a pu me communiquer certaines tendances que voici :

Gare de Viège :

Figure 32

Quand	Estimations du nombre de voyageurs par jour	Évolution en %
Avant ouverture	6000	
Après ouverture	12000	100

Gare de Brigue :

Figure 33

Quand	Estimations du nombre de voyageurs par jour	Évolution en %
Avant ouverture	11000	
Après ouverture	9000	-18.18

On constate, sur la figure 32 que le nombre de voyageurs en direction de Viège a doublé depuis l'ouverture du tunnel. Par contre, sur la figure 33, on remarque que le nombre de voyageurs en gare de Brigue a diminué de 18.18%, passant de 11'000 à 9'000 passagers.

En hiver, les CFF estiment que les samedis de pleine saison, approximativement 20'000 personnes transitent par le biais du tunnel de base du Lötschberg.

Les CFF m'ont également communiqué l'évolution des recettes pour les gares valaisannes suivantes. Sur la figure 34 on y trouve le pourcentage d'évolution du chiffre d'affaire.

Evolution des recettes dans les gares :

Figure 34

Gare	Évolution en %
Brigue	12%
Viège	90%
Loèche	26%
Sierre	23%
Sion	21%
Martigny	18%
St-Maurice / Monthey	11%

Il est intéressant de relever que depuis l'ouverture du tunnel, les valaisans utilisent plus régulièrement le transport ferroviaire. On peut également noter que l'influence du tunnel ne se limite pas uniquement au Haut-Valais, mais se prolonge également jusqu'à Martigny, St-Maurice et Monthey. En effet, toutes les gares ont connu une augmentation positive de leurs recettes.

Selon Monsieur Maurer, depuis l'ouverture du tunnel, il y a 25% en plus de voyageurs suisses-allemands qui transitent par le Lötschberg et se rendent en Valais.

Actuellement, le concept des opérations à travers le tunnel prévoit un taux d'occupation de 96%. De plus, environ 42 trains de voyageurs traversent quotidiennement le tunnel de base du Lötschberg, et 70 – 80 trains de fret également.⁶³

Concernant l'avenir, l'aménagement complet du deuxième tube du tunnel de base du Lötschberg, permettrait, outre sa capacité supplémentaire, d'introduire un horaire cadencé à la demi-heure.⁶⁴

⁶³ Annexe N°3 e-mail de M. Maurer (CFF)

⁶⁴ Annexe N°4 Communiqué pour les médias, Etat du Valais, Projet « Rail 2030 », 23.03.2010

II. Matterhorn Gotthard Bahn

Le Matterhorn Gotthard Bahn est le fameux train des glaciers qui relie Viège et Brigue aux destinations de montagne. Les itinéraires passent par Brigue, Disentis, Andermatt-Göschenen et sont représentés par la figure 35. Les trains parcourent des distances de 144 kilomètres, à travers 29 tunnels et 20 galeries, et enjambent plus de 60 ponts.⁶⁵

Un questionnaire a été envoyé au Matterhorn Gotthard Bahn, afin de récolter leurs données d'exploitation, et de connaître leur avis sur l'impact qu'a eu l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg pour leurs trains.



Figure 35

Données chiffrées

Globalement, le nombre de clients annuels a nettement augmenté depuis 2005. L'évolution détaillée se trouve sur la figure 36. La plus forte augmentation a eu lieu en 2008. Par la suite, une légère diminution s'est fait ressentir pour l'année 2009.

Figure 36

Année	Nombre de clients total (en mio)	Evolution en %
2005	4.78	
2006	5.29	10.67
2007	5.69	7.56
2008	6.43	13.01
2009	6.32	-1.71

⁶⁵ www.matterhorngotthardbahn.ch/

http://www.matterhorngotthardbahn.ch/de/footer/ueber_mgbahn/betriebsdaten/Pages/default.aspx

Par contre, en direction de la station de Zermatt, comme on le constate sur la figure 37, c'est une augmentation perpétuelle depuis 2005. La plus forte augmentation ayant eu lieu en 2008, avec 18.92%. Par rapport à 2005, le nombre de clients en direction de Zermatt a augmenté de 39.17 %, ce qui représente 380'000 personnes supplémentaires.

Figure 37

Année	Nombre de clients (en mio) en direction de Zermatt	Evolution en %
2005	0.97	
2006	1.01	4.12
2007	1.11	9.9
2008	1.32	18.92
2009	1.35	2.27

Le nombre de kilomètres parcourus par les trains a considérablement augmenté chaque année. Cette évolution est représentée par la figure 38. Comme pour les autres tableaux, l'année 2008 a représenté une augmentation spectaculaire, par rapport aux autres années, avec une augmentation de 35.81%. Comparativement à l'année 2005, en 2008, il y a eu 674'372 kilomètres en plus. De plus, depuis 2007, dans la direction de Zermatt, aux heures de pointes, il y a une correspondance chaque demi-heure au lieu de chaque heure.

Figure 38

Année	Nombre de kilomètres	Evolution en %
2005	1'519'468	
2006	1'577'742	3.84
2007	1'615'350	2.38
2008	2'193'840	35.81
2009	2'193'840	0

Voici le tableau statistique, avec le taux moyen de clientèle journalière, selon les dates de pics saisonniers. On y trouve le nombre moyen de personnes, selon les jours de fortes ou faibles affluences et selon les saisons.

Figure 39

Ligne	Hiver Jours de forte affluence	Hiver Jours de faible affluence	Été Jours de forte affluence	Été Jours de faible affluence	Entre-saison (Mai)
Brigue – Zermatt	(3500 – 5300; 14) 4000	(1200-1800;36) 1550	3200	1800	1360
Zermatt – Brigue	(3500 – 5500;14) 3800	(1300-1800;24) 1600	3550	1900	1460
Total deux directions	7800	(Ø 4700) 3150	6700	(Ø 5100) 3700	2820

Viège – Andermatt (sans trains Brigue-Betten)	3000	900	1900	1100	800
Andermatt – Visp (Sans trains Brigue-Betten)	2900	900	2000	900	630
<i>Total deux directions</i>	<i>5900</i>	<i>(Ø 3240) 1800</i>	<i>3900</i>	<i>(Ø 2950) 2000</i>	<i>1430</i>
Andermatt – Disentis	2400	600	Ø 540		290
Disentis – Andermatt	1500	500	Ø 680		380
<i>Total deux directions</i>	<i>3900</i>	<i>(Ø 2520) 1100</i>	<i>Ø 1220</i>		<i>670</i>

Il aurait été intéressant d'analyser le tableau ci-dessus (figure 39) avec ceux des autres années, mais malheureusement, le MGBahn ne disposait pas des données pour les années précédentes. Il n'est donc pas possible d'effectuer des comparaisons.

Avis sur le tunnel

Le questionnaire envoyé contenait également une partie sur la perception du Matterhorn Gotthard Bahn, au sujet de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg.

Concernant la publicité, elle a été faite par les CFF et Valais tourisme. Eux-mêmes ne se sont pas directement impliqués à ce sujet.

Pour eux, bien évidemment que le tunnel a eu un impact positif, cela se justifie par le graphique représentant les fréquences. De plus, la réduction du temps de voyage jusqu'à Viège et le fait de disposer d'infrastructures modernes est un avantage pour le Matterhorn Gotthard Bahn.

Toujours selon eux, le tunnel amène autant de monde en été qu'en hiver. Ils estiment que l'augmentation se tient, car en effet, le tunnel ne tient pas compte des saisons.

Pour le Matterhorn Gotthard Bahn, il est également primordial que le deuxième tube soit aménagé. Actuellement, le taux d'occupation est très élevé et entraîne un goulet d'étranglement, qui pourrait être réglé en aménageant la deuxième voie.

Globalement, l'ouverture du tunnel a été bénéfique pour le Matterhorn Gotthard Bahn. Les clients augmentent, malgré une légère diminution pour 2009. Comme le tunnel a été ouvert en décembre 2007, on constate que l'évolution pour l'année 2008 est très significative. En effet l'évolution de la clientèle totale, de la clientèle en direction de Zermatt ainsi que du nombre de kilomètres parcourus est énorme. Il ne reste plus qu'à aménager la deuxième voie, pour l'utilisation du tunnel de base du Lötschberg soit optimale et draine plus de touristes désireux de voyager avec le mythique Matterhorn Gotthard Bahn, que ce soit en direction de Zermatt, d'Andermatt, Göschenen ou Disentis.⁶⁶

⁶⁶ Annexe N°5 Questionnaire et réponses obtenues (MGBahn)

12. CarPostal (PostAuto)

Un questionnaire a été envoyé à CarPostal, afin de connaître quelle était l'évolution réelle, en termes de voyageurs, suite à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg et sur quelles lignes il y avait le plus de variation.

En effet, lorsque les voyageurs arrivent en gare de Viège ou de Brigue, ils se retrouvent sans voitures. Plusieurs choix s'offrent alors aux visiteurs. Soit ce sont des clients journaliers ou de plus longue durée, venus spécialement pour visiter la ville de Viège ou de Brigue, soit, des touristes journaliers ou de plus longue durée qui vont se rendre dans les différents villages et stations du Haut-Valais. Pour ce faire, si ces clients sont fortunés, ils prendront peut être le taxi, si ce n'est pas le cas, il y a de grandes chances pour qu'ils prennent le car postal.

Suite à divers contacts avec PostAuto pour le Haut-Valais, c'est Monsieur Anton Karlen, responsable pour la Région Valais qui a répondu à mes questions. Malheureusement certaines données chiffrées sont confidentielles ; ainsi, Monsieur Karlen n'a pas pu me les communiquer.

En ce qui concerne l'évolution pour les lignes postales depuis l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, les chiffres communiqués se trouvent sur la figure 40 :

Figure 40

Ligne	Augmentation (%)
Brig / Visp - Saas-Fee	25
Brig - Blatten - Naters	15
Brig - Simplon - Domodossola	10
Visp - Visperterminen	5
Visp - Bütschli	4
Moyenne	11.8

Les lignes de bus les plus fréquentées sont les suivantes :

Figure 41

Départ	Destination finale
Brig / Visp	Saas-Fee
Gampel / Steg	Blatten
Saas-Grund	Saas-Almagell
Brig	Rosswald

Le nombre de passagers a donc augmenté en 2008, mais pourrait bien se stabiliser en 2009. La demande touristique est généralement plus élevée en été et en automne. Ceci est dû au fait que ces saisons sont propices aux excursions, ce qui n'est pas le cas en saison d'hiver, en raison du matériel à prendre, qui rend les voyages en transports publics peu agréables.

Depuis l'ouverture du tunnel, des courses supplémentaires ont été créées. Par exemple, sur la ligne Brig / Visp – Saas-Fee, des horaires cadencés à la demi-heure ont été introduits. Sur la ligne St-Niklaus – Grächen, 6 courses supplémentaires (aller / retour) par jour ont été introduites.

Les taux d'occupation des cars postaux ne sont pas publiés, mais on peut relever que le taux de couverture des frais pour le Haut-Valais se situe autour de 40%.

Le tunnel a donc eu des retombées positives pour PostAuto. Leur souhait est bien évidemment que le deuxième tube du tunnel de base du Lötschberg soit complètement achevé au plus vite.⁶⁷

⁶⁷ Annexe N°6 Questionnaire et réponses obtenues (PostAuto)

13. Arrivées et nuitées haut-valaisannes

Commentaire explicatif

Les données ci-après ont été fournies par l'Office Fédéral de la Statistique (OFS). En raison de la loi sur la protection des données, les chiffres sont fournis par districts et non-pas par régions. Ainsi, les chiffres concernent les cinq districts haut-valaisans, soit : Brigue (Brig), Conches (Goms), Loèche (Leuk), Rarogne (Raron) et Viège (Visp).

Les chiffres partent depuis l'année 2005 et vont jusqu'à l'année 2009, ceci afin de comparer les évolutions deux ans avant la mise en exploitation complète du tunnel de base du Lötschberg et deux ans après. Les chiffres concernent les hôtels et les établissements de cure.

Les statistiques contiennent les arrivées et nuitées pour 61 lieux d'origine, regroupé dans la figure 42. On y trouve :

Figure 42

Afrique du Sud	Danemark	Pays-Bas
Allemagne	Egypte	Pays du Golfe
Amérique Centrale, Caraïbes	Espagne	Philippines
Argentine	Etats-Unis d'Amérique	Pologne
Australie, N.Zélande, Océanie	Finlande	Portugal
Autres Afrique	France	République de Corée
Autres Afrique du Nord	Grèce	République tchèque
Autres Amérique du Sud	Hongkong	Roumanie
Autres Asie de l'Est	Hongrie	Royaume-Uni
Autres Asie de l'Ouest	Inde	Russie
Autres Europe	Indonésie	Serbie et Monténégro
Autriche	Irlande (Eire)	Singapour
Belgique	Islande	Slovaquie
Biélorussie	Israël	Slovénie
Brésil	Italie	Suède
Bulgarie	Japon	Suisse
Canada	Liechtenstein	Thaïlande
Chili	Luxembourg	Turquie
Chine (sans Hongkong)	Malaisie	Ukraine ⁶⁸
Chine (Taiwan)	Norvège	
Croatie	Pays baltes	

À l'aide de ces chiffres, il est possible de constater les différentes évolutions, selon le lieu d'origine des clients. On peut observer pour chaque district, quelles sont les évolutions, quelle est la clientèle principale, laquelle est en augmentation, et laquelle est, au contraire, en diminution.

Tout d'abord, on constatera l'évolution globale de la clientèle pour les districts, puis on analysera également les écarts qui se feront ressentir d'une année à l'autre.

⁶⁸ Annexe N° 7 fichiers sur les nuitées - arrivées

Analyse chiffrée

Variations globales

Le taux de variation moyen de l'augmentation des arrivées atteint 3.28%, et celui des nuitées 2.84% ceci sur quatre ans. Ce tableau est représenté par la figure 43. Mis à part pour le district de Brigue, les années 2008 et 2009 marquent un net recul de l'augmentation régulière d'arrivées et de nuitées, puisqu'en 2009, le taux moyen de hausse des arrivées atteint 0.67% et celui des nuitées -1.22%. L'année 2007 quand à elle, représente l'année où il y a eu le plus d'augmentation, avec une moyenne de 8.19% pour les arrivées et 7.81% pour les nuitées.

Figure 43

Années	Pourcentage variations arrivées	Pourcentage variations nuitées
2006	1.66	-0.49
2007	8.19	7.81
2008	2.63	5.28
2009	0.67	-1.22
Moyenne générale	3.2875	2.845

Sur l'ensemble des districts haut-valaisans et sur un total de cinq ans, ce sont, principalement les clients de l'Allemagne, de la Suisse, du Royaume-Uni et du Japon qui séjournent dans les établissements. Ces quatre pays sont représentés par la figure 44. En effet, ces pays représentent le 79% des arrivées et le 77% des nuitées. On notera également que la Suisse représente plus du 50% du total des arrivées et le 47% du total des nuitées. On comprend ainsi l'importance du tunnel du Lötschberg, qui amène une grande partie des touristes suisses dans le Haut-Valais.

Malheureusement, il n'a pas été possible d'établir une distinction parmi les touristes suisses, c'est-à-dire que l'OFS ne dispose pas des données relatives aux suisses-allemands, aux suisses-romands ou aux tessinois.

Figure 44

Pays	Arrivées	Pourcentage arrivées	Nuitées	Pourcentage nuitées
Suisse	2628011	54.08	7071442	47.10
Allemagne	693052	14.26	2700199	17.98
Royaume-Uni	285935	5.88	1324627	8.82
Japon	264845	5.45	519544	3.46
Total 4 pays	3871843	79.67	11615812	77.37

Avec un total sur cinq ans de 3124933 arrivées et 10378982, le district de Viège est le plus important. Ce résultat n'est pas étonnant puisque ce district comprend notamment les stations de Saas-Fee, Grächen et Zermatt. Il est suivi par le district de Loèche, avec respectivement 636763 arrivées et 1758805 nuitées. La suite se compose dans l'ordre de : Brigue, Conches et Rarogne. Le détail des chiffres se trouve sur la figure 45.

Figure 45

District	Arrivées	Pourcentage arrivées	Nuitées	Pourcentage nuitées
Viège	3124933	64.30	10378982	69.13
Loèche	636763	13.10	1758805	11.71
Brigue	415721	8.55	922137	6.14
Conches	369273	7.60	1037380	6.91
Rarogne	312975	6.44	916349	6.10
Total	4859665	100	15013653	100

Variations par district

Brigue

Le district de Brigue (*Brig*) comprend les communes suivantes : Birgisch, Brigue-Glis, Eggerberg, Mund, Naters, Ried-Brig, Simplon, Termen, Zwischbergen. Les variations sont représentées par la figure 46. En 2007, puis en 2008, le district de Brigue a connu les plus importantes augmentations, par comparaison aux autres districts. En effet, en 2007, l'augmentation des arrivées s'est chiffrée à 11.51% et à 15% en 2008. Par contre, en 2009, avec une baisse des arrivées de -2.04%, le district de Brigue représente la plus grande perte de clientèle.

Figure 46

Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	75 027		161 924	
2006	73 210	-2.42	158 086	-2.37
2007	81 635	11.51	181 608	14.88
2008	93 883	15.00	211 163	16.27
2009	91 966	-2.04	209 356	-0.86
Total	415 721		922 137	
Evolution moyenne		5.51		6.98

Concernant le district de Brigue, les deux pays les plus importants en terme de clientèle, sont la Suisse et l'Allemagne. À eux deux, ces pays représentent quasiment le 80% des arrivées et nuitées et se trouvent sur la figure 47.

Figure 47

Pays	Arrivées	Pourcentage des arrivées	Nuitées	Pourcentage des nuitées
Suisse	224864	54.09	413230	44.81
Allemagne	106565	25.63	311901	33.82
Total	331429	79.72	725131	78.64

En analysant la figure 48, on constate que la clientèle suisse a augmenté de 11.48% au niveau des arrivées pour 2008 et de 11.61% au niveau des nuitées. Cette soudaine augmentation peut être mise en lien avec la mise en exploitation complète du tunnel de base du Lötschberg, qui a eu lieu en décembre 2007. Il est intéressant de relever que la clientèle suisse, malgré la crise, n'a pas diminué. Au contraire, une légère augmentation de 3.22% s'est fait ressentir pour l'année 2009.

Figure 48

Suisse				
Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	40 298		74 217	
2006	42 229	4.79	77 705	4.70
2007	43 589	3.22	79 243	1.98
2008	48 592	11.48	88 443	11.61
2009	50 156	3.22	93 622	5.86
Total	224 864		413 230	
Evolution moyenne		5.68		6.04

Sur la figure 49, on constate que la clientèle allemande représente un boum de 25.55% des arrivées et de 31.43% des nuitées pour l'année 2007. L'augmentation des arrivées pour 2008 atteint 26.53% et celle des nuitées atteint 24.26%. Ainsi, on ressent une forte augmentation de la clientèle allemande. Malheureusement, en 2009, l'évolution s'arrête, puisque les arrivées ont diminué de 6.79% et les nuitées de 3.22%.

Figure 49

Allemagne				
Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	19 921		54 102	
2006	16 272	-18.32	46 635	-13.80
2007	20 429	25.55	61 292	31.43
2008	25 849	26.53	76 162	24.26
2009	24 094	-6.79	73 710	-3.22
Total	106 565		311 901	
Evolution moyenne		6.74		9.67

Conches

Le district de Conches (*Goms*) comprend les communes suivantes : Bellwald, Binn, Blitzingen, Ernen, Fiesch, Fieschertal, Grafschaft, Lax, Münster-Geschinen, Niederwald, Obergoms, Reckingen-Gluringen. Sur la figure 50 on constate que pour ce district, depuis 2005, les nuitées n'ont cessé d'augmenter (depuis 2006 pour les arrivées), jusqu'en 2009. L'augmentation la plus forte eut lieu en l'année 2007 pour les arrivées, avec 9.48% . Pour les nuitées, cette augmentation eu lieu en 2008, avec 9.83%.

Figure 50

Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	68 690		190 381	
2006	68 038	-0.95	190 839	0.24
2007	74 486	9.48	204 535	7.18
2008	77 840	4.50	224 643	9.83
2009	80 219	3.06	226 982	1.04
Total	369 273		1 037 380	
Evolution moyenne		4.02		4.57

C'est de Suisse que vient la part la plus importante de la clientèle, avec 76.52% des arrivées et 73.8% des nuitées. La deuxième place revient à l'Allemagne, qui représente le 11.36% des arrivées et le 12.73% des nuitées. Ces deux pays totalisent un taux proche de 90% de la clientèle. Le détail se trouve sur la figure 51.

Figure 51

Pays	Arrivées	Pourcentage des arrivées	Nuitées	Pourcentage des nuitées
Suisse	282570	76.52	765630	73.80
Allemagne	41959	11.36	132096	12.73
Total	324529	87.88	897726	86.54

En analysant la figure 52, on constate que c'est en 2007 que le taux d'augmentation des arrivées est le plus élevé pour la clientèle suisse. Par contre, c'est en 2008 que le taux de nuitées est le plus haut, atteignant 7.34%. Malgré une baisse en 2006, les arrivées et nuitées ne cessent de grimper.

Figure 52

Suisse Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	53 512		145 259	
2006	52 817	-1.30	144 912	-0.24
2007	56 983	7.89	149 894	3.44
2008	58 614	2.86	160 894	7.34
2009	60 644	3.46	164 671	2.35
Total	282 570		765 630	
Evolution moyenne		3.23		3.22

La clientèle allemande, concernant les arrivées n'a cessé d'augmenter, exception faite de l'année 2006. En revanche, au niveau des nuitées, il y a eu des baisses en 2006 et en 2009. On constate sur la figure 53 que l'année 2008 fut marquée par un fort taux d'augmentation des arrivées et nuitées.

Figure 53

Allemagne Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	8 210		25 244	
2006	7 464	-9.09	23 217	-8.03
2007	8 111	8.67	25 440	9.57
2008	8 918	9.95	29 500	15.96
2009	9 256	3.79	28 695	-2.73
Total	41 959		132 096	
Evolution moyenne		3.33		3.69

Loèche

Le district de Loèche (*Leuk*) comprend les communes suivantes : Agarn, Albinen, Ergisch, Erschmatt, Gampel, Guttet-Feschel, Inden, Loèche, Loèche-les-Bains, Oberems, Salquenen, Tourtemagne, Unterems, Varen. Sur la figure 54, on constate que pour le district de Loèche, les variations des arrivées et nuitées sont relativement faibles. En effet, un pic a eu lieu lors de l'année 2007, mais en 2008, la chute de 7.58% des arrivées et 5.64% des nuitées a ramené le district à un niveau plus bas qu'en 2006. Le taux d'évolution moyen est de 1.07% pour les arrivées et de -0.54% pour les nuitées.

Figure 54

Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	123 431		353 791	
2006	126 541	2.52	351 123	-0.75
2007	134 431	6.24	364 530	3.82
2008	124 246	-7.58	343 977	-5.64
2009	128 114	3.11	345 384	0.41
Total	636 763		1 758 805	
Evolution moyenne		1.07		-0.54

Pour le district de Loèche, le pays qui représente le plus d'arrivées et de nuitées est la Suisse, avec respectivement un taux de 76.09% et 75.95%. Par la suite, deux pays se retrouvent en deuxième et troisième place, l'Allemagne et l'Italie. Le détail se trouve sur la figure 55. L'Allemagne a un taux de 5.98% des arrivées et 8.35% des nuitées, par contre l'Italie représente un taux de 7.27% des arrivées mais de 5.45% des nuitées. Les italiens sont donc plus nombreux que les allemands, mais séjournent moins longtemps.

Figure 55

Pays	Arrivées	Pourcentage des arrivées	Nuitées	Pourcentage des nuitées
Suisse	484489	76.09	1335761	75.95
Allemagne	38062	5.98	146775	8.35
Italie	46307	7.27	95775	5.45
Total	568858	89.34	1578311	89.74

La suisse étant le principal client du district de Loèche, nous constatons sur la figure 56 que les variations de clientèle sont restées relativement stables jusqu'en 2008, où il y a eu une chute de 4.7% des arrivées et de 5.12% des nuitées. En 2009, il y a une reprise, mais que ce soit les arrivées ou les nuitées, contrairement aux autres districts, aucune des deux statistiques n'atteint son niveau de 2005.

Figure 56

Suisse Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	98 939		281 349	
2006	97 071	-1.89	267 981	-4.75
2007	97 713	0.66	270 006	0.76
2008	93 125	-4.70	256 176	-5.12
2009	97 641	4.85	260 249	1.59
Total	484 489		1 335 761	
Evolution moyenne		-0.27		-1.88

Pour l'Allemagne, le niveau des arrivées a considérablement augmenté, surtout pour l'année 2007, avec un taux de 31.15% d'augmentation des arrivées, mais de -1.49% de variation des nuitées. L'année 2008 représente une grosse diminution, de 32.13% des arrivées et de -8.09% des nuitées. La détérioration a continué en 2009. Ces éléments se retrouvent sur la figure 57.

Figure 57

Allemagne Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	6 923		28 623	
2006	7 758	12.06	31 976	11.71
2007	10 175	31.15	31 499	-1.49
2008	6 906	-32.13	28 951	-8.09
2009	6 300	-8.77	25 726	-11.14
Total	38 062		146 775	
Evolution moyenne		0.58		-2.25

Come on le constate sur la figure 58 l'Italie a augmenté ses taux d'arrivées et de nuitées. Malgré une baisse en 2008, les taux n'ont cessé de s'améliorer. Malheureusement, ses taux de nuitées restent largement inférieurs à ceux des allemands.

Figure 58

Italie Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	7 379		15 953	
2006	9 124	23.65	18 878	18.34
2007	10 478	14.84	21 144	12.00
2008	9 567	-8.69	19 520	-7.68
2009	9 759	2.01	20 280	3.89
Total	46 307		95 775	
Evolution moyenne		7.95		6.64

Rarogne

Le district de Rarogne (*Raron*) comprend les communes suivantes : Ausserberg, Blatten, Bürchen, Eischoll, Ferden, Kippel, Niedergesteln, Rarogne, Steg, Unterbäch, Wiler, Betten, Bister, Bitsch, Grenchols, Martisberg, Mörel-Filet, Rידeralp. Le district de Rarogne a une augmentation moyenne des arrivées de 3.32% et de 1.7% des nuitées. La plus forte augmentation eut lieu en 2007, avec 11.53% des arrivées en plus et 10.82% des nuitées en plus. Par rapport à 2005, arrivées et nuitées ont augmenté respectivement de 13.50% et de 6.20%. Le détail des évolutions se trouve sur la figure 59.

Figure 59

Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	58 039		177 652	
2006	58 457	0.72	168 819	-4.97
2007	65 200	11.53	187 079	10.82
2008	65 407	0.32	194 137	3.77
2009	65 872	0.71	188 662	-2.82
Total	312 975		916 349	
Evolution moyenne		3.32		1.70

Sur la figure 60, on constate que la Suisse représente le 75.04% des arrivées et le 66.62% des nuitées. Avec l'Allemagne, ces deux pays représentent le 87.36% des arrivées et près du 85% des nuitées.

Figure 60

Pays	Arrivées	Pourcentage des arrivées	Nuitées	Pourcentage des nuitées
Suisse	234866	75.04	610443	66.62
Allemagne	38559	12.32	167669	18.30
Total	273425	87.36	778112	84.91

La clientèle suisse n'a cessé d'augmenter durant ces années, comme le démontre la figure 61. En 2007, le taux d'augmentation des arrivées atteint 7.63%, tandis que celui des nuitées atteint 7.44%. Par rapport à 2005, le nombre d'arrivées en 2009 représente une augmentation de 13.6%. Le nombre de nuitées représente, lui, une augmentation de 5.40%.

Figure 61

Suisse Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	43 745		119 114	
2006	44 707	2.20	115 699	-2.87
2007	48 119	7.63	124 303	7.44
2008	48 607	1.01	125 782	1.19
2009	49 688	2.22	125 545	-0.19
Total	234 866		610 443	
Evolution moyenne		3.27		1.39

Selon la figure 62, la clientèle allemande n'a cessé de varier durant ces cinq années. En effet, en 2006, la baisse des arrivées et des nuitées atteint respectivement -12.28% et -16.95%. Par contre, l'année suivante, la hausse est remarquable, avec 26.37% d'arrivées en plus et 21.8% de nuitées supplémentaires. Pour 2008 et 2009 les taux ont plongé de nouveau. Par rapport à 2005, le taux d'arrivées a diminué de -1.03%. En revanche celui des nuitées a légèrement augmenté de 0.6%.

Figure 62

Allemagne Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	7 629		33 919	
2006	6 692	-12.28	28 170	-16.95
2007	8 457	26.37	34 311	21.80
2008	8 231	-2.67	37 150	8.27
2009	7 550	-8.27	34 119	-8.16
Total	38 559		167 669	
Evolution moyenne		0.79		1.24

Viège

Le district de Viège (*Visp*) comprend les communes suivantes : Baltschieder, Eisten, Embd, Grächen, Lalden, Randa, Saas Almagell, Saas Balen, Saas-Fee, Saa Grund, St.Niklaus, Stalden, Staldenried, Täsch, Töbel, Viège, Visperterminen, Zeneggen, Zermatt. Tel qu'on le constate sur la figure 63 à part une légère baisse pour l'année 2009, le district de Viège n'a cessé d'augmenter ses arrivées et nuitées. On peut aisément le comprendre, car ce district comprend les principales stations et l'une des deux plus grandes villes du Haut-Valais : Viège. Ce district représente également le 64% des arrivées et le 69% des nuitées du Haut-Valais.

Figure 63

Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	577 166		1 960 165	
2006	625 977	8.46	2 065 817	5.39
2007	639 809	2.21	2 114 738	2.37
2008	645 668	0.92	2 160 958	2.19
2009	636 313	-1.45	2 077 304	-3.87
Total	3 124 933		10 378 982	
Evolution moyenne		2.54		1.52

Les quatre pays représentés sur la figure 64 sont : la Suisse, l'Allemagne, le Japon et le Royaume-Uni. Ces quatre pays représentent le 75.95% des arrivées et le 73.28% des nuitées. La Suisse est le plus gros client, puisqu'elle représente le 44.84% des arrivées et le 38.02% des nuitées. Si l'on observe le tableau, on se rend compte que plus de japonais que d'anglais viennent dans le district de Viège, cependant, les anglais séjournent beaucoup plus longtemps que les japonais (2.39 fois plus de nuitées).

Figure 64

Pays	Arrivées	Pourcentage des arrivées	Nuitées	Pourcentage des nuitées
Suisse	1401222	44.84	3946378	38.02
Allemagne	467907	14.97	1941758	18.71
Japon	256336	8.20	506747	4.88
Royaume-Uni	248074	7.94	1211276	11.67
Total	2373539	75.95	7606159	73.28

La clientèle suisse n'a cessé d'augmenter au cours de ces cinq dernières années, ainsi que le démontre la figure 65. L'augmentation d'année en année reste toutefois relativement constante et peu élevée. Cependant, par rapport à 2005, les arrivées ont augmenté de 11.35% et les nuitées de 6.9%.

Figure 65

Suisse Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	265 951		767 294	
2006	274 785	3.32	769 860	0.33
2007	279 578	1.74	785 897	2.08
2008	284 782	1.86	803 080	2.19
2009	296 126	3.98	820 247	2.14
Total	1 401 222		3 946 378	
Evolution moyenne		2.73		1.69

Comme on le constate sur la figure 66, le nombre de touristes allemands reste relativement constant. Contrairement aux autres districts, il n'y a ni augmentation ni diminution significative. On peut toutefois relever que le nombre d'arrivées a augmenté de 4.20% par rapport à 2005, mais que les nuitées ont diminué de -3.50%. Les touristes allemands sont donc plus nombreux, mais séjournent moins longtemps qu'auparavant.

Figure 66

Allemagne Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	90 822		397 219	
2006	94 433	3.98	389 540	-1.93
2007	93 261	-1.24	382 237	-1.87
2008	94 689	1.53	389 468	1.89
2009	94 702	0.01	383 294	-1.59
Total	467 907		1 941 758	
Evolution moyenne		1.07		-0.88

Le Japon a amené une forte clientèle au district de Viège. Cependant, les chiffres ont bien diminué en 2007 et 2008, avec des baisses de -22.88% pour les arrivées sur deux ans et de -24.53% pour les nuitées, sur deux ans. Cependant, une légère augmentation a eu lieu pour l'année 2009. Le détail des chiffres se trouve sur la figure 67.

Figure 67

Japon Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	53 382		108 426	
2006	57 915	8.49	115 360	6.41
2007	52 413	-9.50	103 902	-9.93
2008	44 662	-14.79	87 059	-16.21
2009	47 964	7.39	92 000	5.68
Total	256 336		506 747	
Evolution moyenne		-2.1		-3.52

Le Royaume-Uni représente une grande part des nuitées pour le district de Viège. Par rapport à 2005, les nombres d'arrivées et de nuitées ont augmenté. On le constate aisément sur la figure 68. Cependant, on remarque que l'année 2006 a représenté une forte augmentation des arrivées et nuitées, mais que l'année 2009 a subi de grosses pertes de clientèle.

Figure 68

Royaume-Uni Années	Arrivées	Pourcentage variations arrivées	Nuitées	Pourcentage variations nuitées
2005	39 265		209 794	
2006	51 205	30.41	250 831	19.56
2007	55 560	8.51	262 183	4.53
2008	57 033	2.65	274 523	4.71
2009	45 011	-21.08	213 945	-22.07
Total	248 074		1 211 276	
Evolution moyenne		5.12		1.68

Conclusion

Globalement, l'évolution du nombre d'arrivées est positive. Par contre, l'évolution du nombre de nuitées est négative. Sur quatre ans, uniquement les nuitées pour le district de Loèche sont inférieures aux chiffres de 2005. Ainsi, l'évolution est donc positive pour tous les districts.

Les années 2008 et 2009 sont les années consécutives à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. Si on observe la figure 69 on constate une augmentation moyenne de 1.65% des arrivées et de 2.036% des nuitées par année. Le résultat est négatif pour le district de Loèche, de -2.23% pour les arrivées et de -2.61% pour les nuitées ainsi pour le district de Viège, de -0.27% pour les arrivées et -0.84% pour les nuitées. Ainsi, chaque année, en moyenne, les arrivées ont augmenté de 3462 personnes, mais les nuitées ont diminué de -2401.

Moyennes annuelles totales 2008 – 2009 :

Figure 69

Districts	Pourcentage variations arrivées	En chiffre	Pourcentage variations nuitées	En chiffre
Brigue	6.48	5 166	7.71	13 874
Conches	3.78	2 867	5.44	11 224
Loèche	-2.23	- 3 159	-2.61	- 9 573
Rarogne	0.51	336	0.48	792
Viège	-0.27	- 1 748	-0.84	- 18 717
moyenne	1.65		2.036	
Total		3 462		- 2 401

Ci-après, les deux tableaux des figures 70 et 71 comparent les évolutions moyennes annuelles des deux périodes, soit l'évolution de 2006 et 2007 et celle de 2008 et 2009. On constate que l'évolution des arrivées et des nuitées a fortement diminué pour la période 2008-2009. Ceci est dû essentiellement au fait que les plus grandes évolutions ont eu lieu lors des années 2006 et 2007. Cependant, en ce qui concerne les arrivées, les chiffres continuent d'augmenter. Globalement, les évolutions d'arrivées et de nuitées étaient plus importantes lors des années précédant l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg.

Différences des évolutions moyennes annuelles des arrivées en chiffres :

Figure 70

Districts	2006-2007	2008-2009	Différence en %
Brigue	3 304	5 166	56.34
Conches	2 898	2 867	-1.09
Loèche	5 500	- 3 159	-157.43
Rarogne	3 581	336	-90.62
Viège	31 322	- 1 748	-105.58
Total	46 604	3 462	-92.57

Différences des évolutions moyennes annuelles des nuitées en chiffres :

Figure 71

Districts	2006-2007	2008-2009	Différence en %
Brigue	9 842	13 874	40.97
Conches	7 077	11 224	58.59
Loèche	5 370	- 9 573	-278.28
Rarogne	4 714	792	-83.21
Viège	77 287	- 18 717	-124.22
Total	104 289	- 2 401	-102.30

Comme les clients suisses sont les principaux clients du secteur de l'hôtellerie et de la parahôtellerie, et que ce sont eux les plus susceptibles d'emprunter le tunnel de base du Lötschberg, il est intéressant de constater quelle est l'évolution générale de cette catégorie. Les pourcentages de variations des arrivées et nuitées se retrouvent sur la figure 72. Ainsi, globalement, on se rend compte qu'en moyenne, la clientèle suisse a augmenté de 3.03% par année, concernant les arrivées et de 2.89% en ce qui concerne les nuitées. Par rapport à l'année 2007, cette augmentation représente 14138 arrivées de touristes en plus par année et 27496 nuitées en plus. En faisant une brève proportion (/365), ceci représente 39 arrivées en plus par jour et 75 nuitées en plus par jour chaque année.

Moyennes annuelles suisses 2008 – 2009 :

Figure 72

District	Pourcentage variations arrivées	En chiffre	Pourcentage variations nuitées	En chiffre
Brigue	7.35	3 284	8.73	7 190
Conches	3.16	1 831	4.84	7 389
Loèche	0.08	- 36	-1.77	- 4 879
Rarogne	1.62	785	0.50	621
Viège	2.92	8 274	2.16	17 175
Moyenne	3.03		2.89	
Total		14 138		27 496

Les figures 73 et 74 comparent les évolutions avant et après l'ouverture. Au niveau de la clientèle suisse, on se rend compte que les arrivées ont plus augmenté dans la seconde période, soit après l'ouverture du tunnel, puisqu'il en ressort une augmentation de 20.13% par année, ce qui signifie, 2369 touristes suisses supplémentaires. Concernant les nuitées, elles ont subi une augmentation de 148.72% ! Ce chiffre représente un écart de 16441 nuitées en plus. Nous pouvons conclure que la clientèle suisse a nettement augmenté depuis l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg.

Moyennes annuelles des évolutions des arrivées suisses en chiffres :

Figure 73

Districts	2006-2007	2008-2009	Différence en %
Brigue	1 646	3 284	99.57
Conches	1 736	1 831	5.50
Loèche	- 613	-36	-94.13
Rarogne	2 187	785	-64.11
Viège	6 814	8 274	21.44
Total	11 769	14 138	20.13

Moyennes annuelles des évolutions des nuitées suisses en chiffres :

Figure 74

Districts	2006-2007	2008-2009	Différence en %
Brigue	2 513	7 190	186.11
Conches	2 318	7 389	218.83
Loèche	- 5 672	- 4 879	-13.97
Rarogne	2 595	621	-76.06
Viège	9 302	17 175	84.65
Total	11 055	27 496	148.72

La clientèle allemande étant généralement la deuxième plus importante clientèle haut-valaisanne, il m'est apparu judicieux d'analyser également les chiffres représentés sur la figure 75. Globalement le nombre de touristes allemands a diminué, avec une moyenne de -1.68% par année. Ce chiffre s'explique par la forte diminution qu'a connu le district de Loèche ; cependant, il en ressort que le nombre a légèrement augmenté, atteignant 735 arrivées en plus sur deux ans. Au niveau des nuitées, le taux d'augmentation moyen se situe à 1.55%, ce qui représente une augmentation de 5383 nuitées supplémentaires par année depuis la mise en exploitation complète du tunnel de base du Lötschberg. Ce chiffre signifie 15 nuitées de touristes allemands supplémentaires par jour. Si l'on prend l'évolution sur deux ans, il en ressort que l'évolution des nuitées de 2005 à 2007 était négative, atteignant -4328. À la fin 2009, ce chiffre atteint 10766, ce qui est tout à fait remarquable.

Moyennes annuelles allemandes 2008 – 2009 :

Figure 75

District	Pourcentage variations arrivées	En chiffre	Pourcentage variations nuitées	En chiffre
Brigue	9.87	1 833	10.52	6 209
Conches	6.87	573	6.62	1 628
Loèche	-20.45	- 1 938	-9.61	- 2 887
Rarogne	-5.47	- 454	0.06	- 96
Viège	0.77	721	0.15	529
Moyenne	-1.68		1.55	
Total		735		5 383

En ce qui concerne les différentes évolutions, on se rend compte sur la figure 76 que la clientèle allemande augmente beaucoup moins pour les années suivant l'ouverture, puisqu'elle passe d'une moyenne annuelle de 3464 personnes à 735 personnes supplémentaires par année. Cependant, si l'on analyse les nuitées, représentées par la figure 77, on se rend compte qu'elles ont fortement augmenté depuis l'ouverture. Auparavant, elles diminuaient chaque année en moyenne de -2164 personnes, tandis qu'après l'ouverture, c'est une augmentation moyenne de 5383 clients allemands supplémentaires par année qui se fait ressentir.

Moyennes annuelles des évolutions des arrivées allemandes en chiffres :

Figure 76

Districts	2006-2007	2008-2009	Différence en %
Brigue	254	1 833	621.65
Conches	- 50	573	-1257.58
Loèche	1 626	- 1 938	-219.19
Rarogne	414	- 454	-209.66
Viège	1 220	721	-40.88
Total	3 464	735	-78.78

Moyennes annuelles des évolutions des nuitées allemandes en chiffres :

Figure 77

Districts	2006-2007	2008-2009	Différence en %
Brigue	3 595	6 209	72.71
Conches	98	1 628	1561.22
Loèche	1 438	- 2 887	-300.76
Rarogne	196	- 96	-148.98
Viège	- 7 491	529	-107.06
Total	- 2 164	5 383	-348.75

Les derniers chiffres reçus concernant le premier trimestre 2010. Par comparaison à 2009, on s'aperçoit sur la figure 78 que les arrivées ont légèrement augmenté, mais que les nuitées (sur la figure 79) ont diminué. La constatation générale qui peut être faite, est que les gens séjournent plus souvent, mais moins longtemps.

Évolution des arrivées au premier trimestre 2010 :

Figure 78

District	Premier trimestre 09	Premier trimestre 10	Différence
Brigue	17 123	18 704	1 581
Conches	20 794	20 700	- 94
Loèche	31 943	33 316	1 373
Rarogne	18 127	17 830	- 297
Viège	158 178	159 366	1 188
Total	246 165	249 916	3 751
Différence en %			1.52

Évolution des nuitées au premier trimestre 2010 :

Figure 79

District	Premier trimestre 09	Premier trimestre 10	Différence
Brigue	46 760	51 171	4 411
Conches	90 146	85 773	- 4 373
Loèche	103 118	101 568	- 1 550
Rarogne	76 133	73 592	- 2 541
Viège	774 197	755 411	- 18 786
Total	1 090 354	1 067 515	- 22 839
Différence en %			-2.09

14. Questionnaire sphinx

Méthodologie

Afin de connaître l'avis des différents acteurs du tourisme haut-valaisan, un questionnaire a été envoyé. Suite à divers contacts avec Monsieur Roland Schegg, chef du projet « TOURISM MONITORING & BAROMETER VALAIS/WALLIS », qui est le baromètre valaisan du tourisme, j'ai pu emprunter leurs adresses. Avec ces adresses, couplées à celles de mes propres recherches, les acteurs des domaines touristiques suivants ont reçu le questionnaire⁶⁹ :

- 1) Hôtellerie
- 2) Parahôtellerie
- 3) Sport & Fun
- 4) Bains de Loèche-les-Bains
- 5) Remontées mécaniques
- 6) Office de tourisme

Le tableau représentant les différents secteurs avec le nombre d'e-mails envoyés se trouve sur la figure 80. Les trois premiers domaines m'ont été proposés par le baromètre touristique. Concernant les trois suivants, c'est suite à des recherches personnelles que j'ai pris contact avec eux.

Figure 80

Secteur	Nombre d'e-mails envoyés
Hôtellerie	412
Parahôtellerie	109
Sport & Fun	35
Bains de Loèche-les-Bains	2
Remontées mécaniques	26
Office de tourisme	12
Total	596

⁶⁹ Annexe N°8 questionnaire sphinx (DE, FR)

Le questionnaire contenait deux parties principales. L'une avait comme but de connaître les évolutions de manière mesurable, chiffrée ainsi que ce qui avait été effectué. Les questions concernaient les domaines suivants :

- 1) Le chiffre d'affaire et son évolution
- 2) Les montants dépensés en publicité et leurs évolutions
- 3) Les tarifs pratiqués et leurs évolutions
- 4) Les abonnements vendus
- 5) Les entrées réalisées
- 6) Les taux d'occupation et leurs évolutions
- 7) La publicité mise en place pour attirer des touristes
- 8) Les animations mises en place pour attirer des touristes

La deuxième partie du questionnaire concernait leur avis personnel. Le but était de savoir quel était leur ressenti par rapport au tunnel, de connaître quelques estimations et quelles avaient été leurs actions en vue de profiter au maximum d'une augmentation de clientèle. Les questions ont concerné les domaines suivants :

- 1) La part des touristes journaliers et son évolution
- 2) L'impression personnelle sur le tunnel
- 3) L'opportunité d'apport touristique que représente le tunnel
- 4) Les périodes où le tunnel draine le plus de touristes
- 5) L'aménagement du deuxième tube
- 6) La région où travaillent les personnes interrogées

Le questionnaire a été tout d'abord rédigé en français avec le logiciel sphinx, ensuite, avant d'être soumis aux approbations consécutives de Messieurs Serge Imboden et Dominique Luyet. Par la suite, j'ai pu le traduire en allemand. Tout d'abord, je l'ai traduit en utilisant mes connaissances et un bon dictionnaire, puis, pour cette besogne, j'ai pu bénéficier de l'aide de mon ami Eric Imstepf, parfaitement bilingue. Afin que le questionnaire soit optimal, j'ai également pu apporter les dernières corrections grâce à Monsieur Serge Imboden.

Pour m'aider dans ma démarche et démontrer son intérêt pour mon travail, le service du développement économique a rédigé une lettre de soutien en allemand, qui a été signée par Monsieur François Seppey, chef de service. Cette lettre avait également comme but de démontrer le sérieux de mon étude et de ce fait, d'encourager les acteurs à répondre au questionnaire.⁷⁰

Par la suite, les questionnaires ont été mis en ligne sur internet. Les contacts ont été pris par adresse e-mail. Les e-mails ont été rédigés en allemands et corrigés par Eric Imstepf et Monsieur Serge Imboden. Ils contenaient en annexe la lettre d'accompagnement du service et bien évidemment le lien internet pour accéder au questionnaire.

Les questionnaires ont été envoyés une première fois le 10 mai 2010, avec un délai de réponse courant jusqu'au 21 mai 2010. Cependant, comme plusieurs hôtels étaient fermés jusqu'au 21 mai, lors du deuxième rappel qui a eu lieu le 19 mai 2010, le délai de réponse a été prolongé jusqu'au 31 mai 2010.

⁷⁰Annexe N°9 Lettre de soutien du SDE signée par M.Seppey

C'est en date du 02 juin 2010 que j'ai récupéré les réponses et que j'ai pu commencer à les analyser, à l'aide du logiciel sphinx, mais également du tableur Excel.

Données générales

Après un premier contact, le 10 mai 2010, suivi d'un rappel le 19 mai 2010, je n'ai eu un retour de réponse que de 77 personnes. Sur ce total, je n'ai eu que 54 réponses utilisables. Ce taux de réponse représente 9.06%. Ce taux est faible et ne peut donc pas représenter la majorité des acteurs du tourisme du Haut-Valais, mais il peut donner quelques tendances, qui reflètent leur réalité quotidienne.

Suite au deuxième contact, j'ai reçu par e-mail plusieurs réclamations, m'informant qu'ils avaient déjà répondu à mon questionnaire. En bref, je devais les laisser tranquille. Un troisième contact n'aurait pas été judicieux.

Sur la figure 81, on constate que les bains thermaux n'ont pas désiré répondre à mes questions, de même que les remontées mécaniques. Les offices de tourisme ont fortement répondu au questionnaire, mais pour les autres acteurs, le taux de réponse reste relativement bas. L'étude ne les a donc pas intéressés.

Figure 81

Secteur	Envoyé	Répondu	Taux de réponse en %
Hôtellerie	412	29	7.04
Parahôtellerie	109	9	8.26
Sport & Fun	35	4	11.43
Bains thermaux	2	0	0.00
Remontées mécaniques	26	1	3.85
Office de tourisme	12	11	91.67
Total	596	54	9.06

Sur la figure 82, on constate que 2 acteurs n'ont pas voulu m'indiquer leur lieu de travail. Les régions qui ont le plus répondu sont Zermatt, suivie d'Aletsch et de Saastal. Cependant, on constate qu'au minimum une personne a répondu par région, ce qui signifie que chaque région est représentée.

Figure 82

Région	Quantité	Pourcentage
Brig	3	5.56
Visp	4	7.41
Goms	5	9.26
Aletsch	8	14.81
Rund um Visp	4	7.41
Lötschental	4	7.41
Zermatt	12	22.22
Saastal	7	12.96
Grächen / St-Niklaus	1	1.85
Leukerbad	4	7.41
Non-réponse	2	3.7
Total	54	100

Données effectives

Comme les questions spécifiques aux bains thermaux et remontées mécaniques ne sont pas utilisables, je vais analyser les questions concernant tous les autres acteurs.

Évolution des taux d'occupation

La question posée était la suivante : Par rapport à chaque année précédente (été / hiver), quelle est l'évolution du taux d'occupation de votre établissement ?

Pour répondre à cette question, les personnes interrogées disposaient de la figure 83 :

Figure 83

Par rapport à chaque année précédente (été / hiver), quelle est l'évolution du taux d'occupation de votre établissement ?					
	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Eté 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Globalement, les taux d'occupation restent relativement stables, puisque la réponse qui revient le plus souvent est 0%. Ce chiffre revient 79 fois en été et 61 fois en hiver. Ensuite, la fourchette qui regroupe le plus de réponses est la suivante : +1%<+5%, puisqu'elle revient 46 fois en été et 41 fois en hiver. La troisième place revient à la fourchette >+5%, puisqu'elle revient 26 fois en été et 26 fois en hiver. Ces résultats se trouvent sur la figure 84 et montrent que globalement les taux d'occupations sont bons. En effet, la plupart du temps ils restent stables, mais ont tendances à augmenter pour un plus grand nombre de personnes.

Figure 84

Taux occupation	Eté (groupé)	Hiver (groupé)
<-5%	7	6
-1%<-5%	14	23
0%	79	61
+1%<+5%	46	41
>+5%	26	26

Avec les différents chiffres, on constate également qu'en été 2008, il y a eu une légère augmentation de la fourchette +1%<+5% comparativement à 2007. De même, l'hiver 2007 (année de l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg) a connu d'importantes augmentations dans les fourchettes +1 %<+5%, et >+5%. Par contre, ces augmentations ont freiné pour les années 2008 et 2009, mise à part pour

l'hiver 2009 et la fourchette >+5% qui a encore augmenté. Globalement, les taux d'occupation ont tendance à diminuer pour ces deux années.

La figure 85 illustre les variations des taux d'occupations. On y trouve les variations des taux pour l'été et pour l'hiver. On y constate aisément les évolutions, particulièrement le fait que les variations positives ont tendance à diminuer à partir de fin 2008, au profit d'augmentations négatives. Ce qui est intéressant, c'est le fait que certains en sortent gagnant, puisque la variation >+5% augmente pour l'année 2009. Le tableau regroupant les réponses reçues se trouve sur la figure 86.

Figure 85

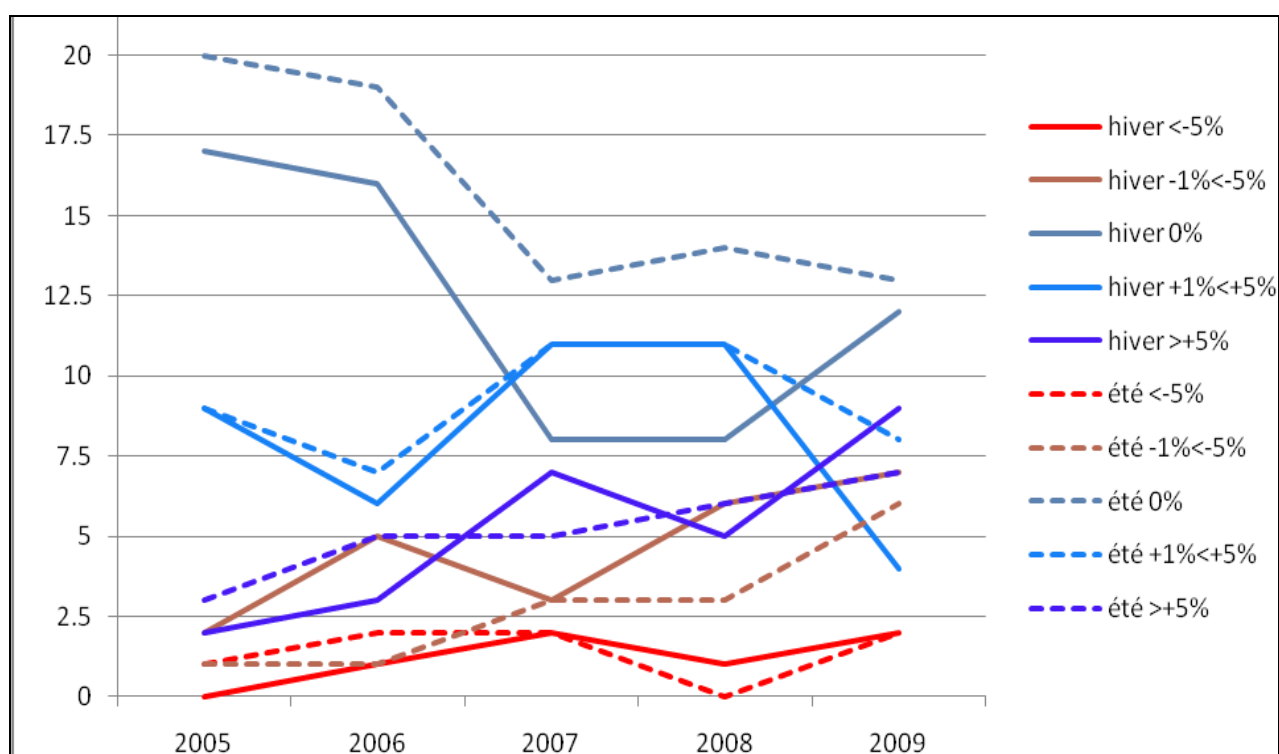


Figure 86

Taux d'occupation	Eté 2005	Hiver 2005	Eté 2006	Hiver 2006	Eté 2007	Hiver 2007	Eté 2008	Hiver 2008	Eté 2009	Hiver 2009	Total Eté	Total Hiver
<-5%	1	0	2	1	2	2	0	1	2	2	7	6
-1%<-5%	1	2	1	5	3	3	3	6	6	7	14	23
0%	20	17	19	16	13	8	14	8	13	12	79	61
+1%<+5%	9	9	7	6	11	11	11	11	8	4	46	41
>+5%	3	2	5	3	5	7	6	5	7	9	26	26

Évolution du chiffre d'affaire

La question posée était la suivante : Par rapport à chaque saison précédente (été / hiver), quelle est l'évolution de votre chiffre d'affaire ?

Pour répondre à cette question, les personnes interrogées disposaient de la figure 87 :

Figure 87

Par rapport à chaque saison précédente (été / hiver), quelle est l'évolution de votre chiffre d'affaire ?	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Eté 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Globalement, l'évolution du chiffre d'affaire, représentée sur la figure 88 est relativement positive. On constate que les réponses qui reviennent le plus souvent sont pour l'été : 82 fois la fourchette +1%<+5% pour l'été et 75 fois pour l'hiver. Ensuite, c'est le taux de 0% qui revient le plus souvent, avec respectivement 57 et 40 fois pour l'été et l'hiver. En troisième position, c'est la fourchette >+5% qui revient, avec 34 fois pour l'été et 33 fois pour l'hiver. Ces résultats montrent que l'évolution des chiffres d'affaires est bonne.

Figure 88

Evolution CA	Eté (groupé)	Hiver (groupé)
<-5%	6	8
-1%<-5%	8	15
0%	57	40
+1%<+5%	82	75
>+5%	34	33

Si l'on analyse ces chiffres pour les années suivant l'ouverture du tunnel, on se rend compte que pour l'été 2008, l'évolution est positive et que l'évolution la plus négative (<-5%) a diminué. Cependant, l'été 2009 est de nouveau moins bon au niveau du chiffre d'affaire, avec plus de variations négatives et une diminution des variations positives. L'hiver 2007 est particulièrement positif, avec une forte augmentation de la fourchette >+5%. Les hivers 2008 et 2009 ont des résultats moins bons.

Sur la figure 89, on constate aisément les évolutions. Il est vrai que pour les années 2008 et 2009, les taux ont tendance à être moins bons, puisque les diminutions de chiffre d'affaire augmentent fortement, alors que les augmentations, elles, diminuent. Le tableau regroupant les réponses reçues se trouve sur la figure 90.

Figure 89

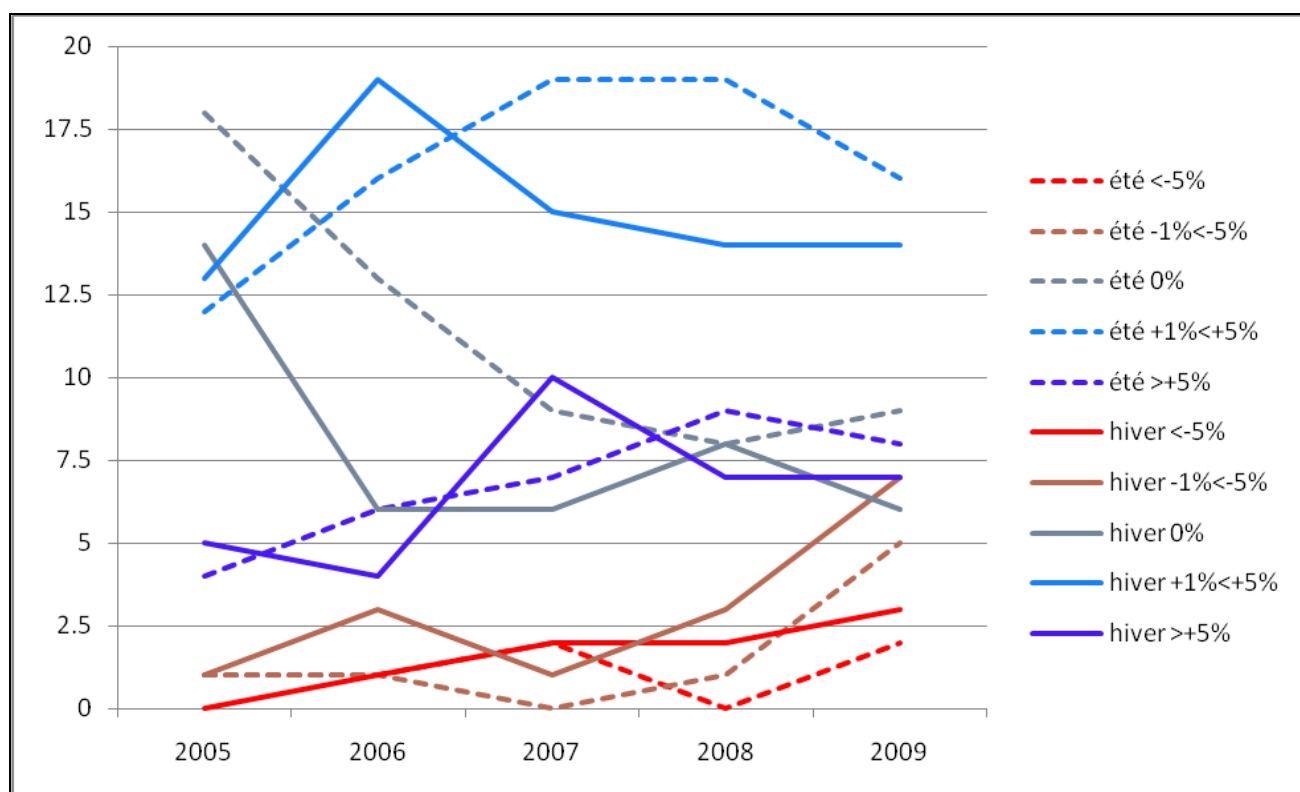


Figure 90

Evolution CA	Eté 2005	Hiver 2005	Eté 2006	Hiver 2006	Eté 2007	Hiver 2007	Eté 2008	Hiver 2008	Eté 2009	Hiver 2009	Total Eté	Total Hiver
<-5%	1	0	1	1	2	2	0	2	2	3	6	8
-1%<-5%	1	1	1	3	0	1	1	3	5	7	8	15
0%	18	14	13	6	9	6	8	8	9	6	57	40
+1%<+5%	12	13	16	19	19	15	19	14	16	14	82	75
>+5%	4	5	6	4	7	10	9	7	8	7	34	33

Évolution des tarifs

La question posée était la suivante : Par rapport à chaque saison précédente (été / hiver), quelle est l'évolution de vos tarifs ?

Pour répondre à cette question, les personnes interrogées disposaient de la figure 91 :

Figure 91

Par rapport à chaque saison précédente (été / hiver), quelle est l'évolution de vos tarifs ?					
	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Eté 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Globalement, l'évolution des tarifs, représentée sur la figure 92 est restée stable, puisque pour l'été nous avons 101 réponses qui indiquent 0% et 79 réponses pour l'hiver. Par contre, la deuxième place revient à la fourchette +1%<+5% qui indique 71 réponses en été et 74 en hiver. Cependant, on se rend compte que personne n'a fortement diminué ses tarifs (<-5%). Il est intéressant de constater que proportionnellement au nombre de réponses obtenues pour chaque catégorie, c'est en hiver qu'il y a le plus de fluctuations, puisque les prix augmentent plus qu'en été, mais diminuent légèrement plus aussi.

Figure 92

Evolution tarifs	Eté (groupé)	Proportion (%)	Hiver (groupé)	Proportion (%)
<-5%	0	0	0	0
-1%<-5%	8	4.35	9	5.36
0%	101	54.89	79	47.02
+1%<+5%	71	38.59	74	44.05
>+5%	4	2.17	6	3.57
Total	184	100	168	100

Si l'on analyse ces chiffres par rapport aux années suivant l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, on constate que pour l'été 2008, les chiffres restent très stables, ceci est également valable pour l'été 2009. Pour l'hiver 2007, il y a eu une légère augmentation de prix, plus élevée que les autres années. Pour l'hiver 2008, les prix sont restés relativement stables, mais pour l'hiver 2009, on a à la fois une légère augmentation et une légère diminution des tarifs. Sur la figure 93, il est aisé de se représenter les diverses variations. Quoi qu'il en soit, les chiffres restent relativement stables d'une année à l'autre. Il n'y a donc pas eu d'augmentation ou diminution significative. Le tableau regroupant les réponses reçues se trouve sur la figure 94.

Figure 93

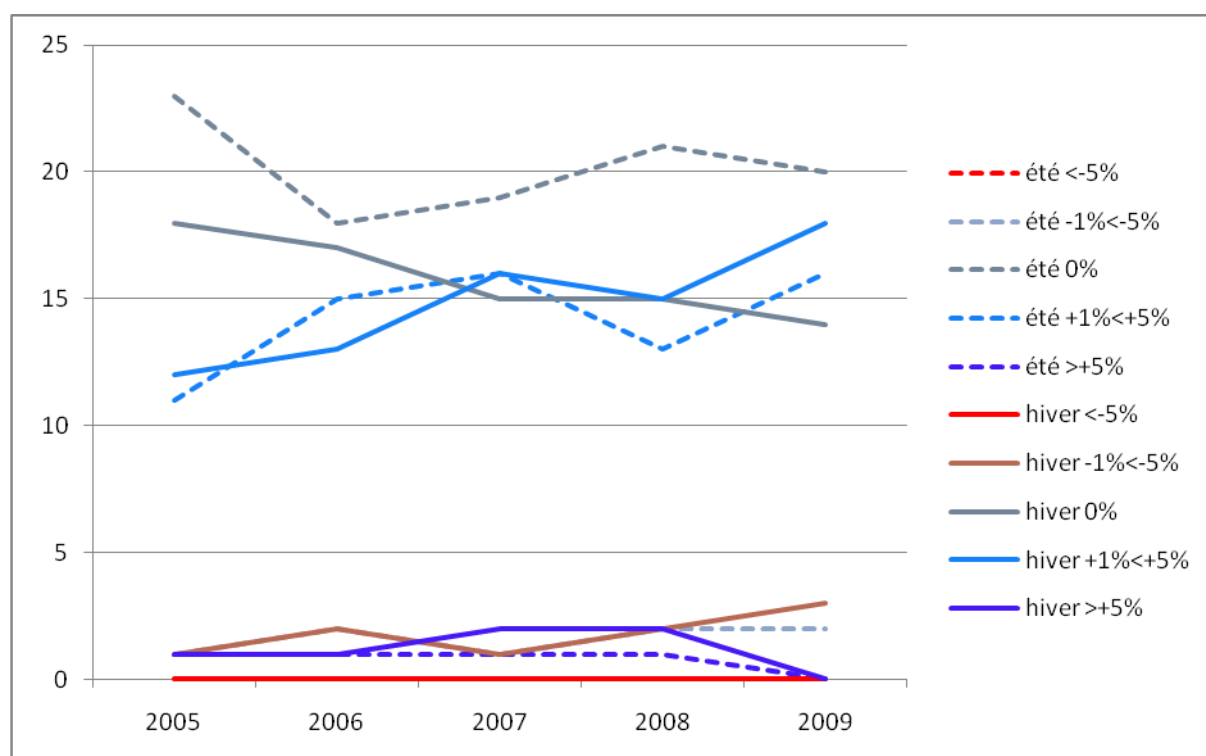


Figure 94

Evolution tarifs	Eté 2005	Hiver 2005	Eté 2006	Hiver 2006	Eté 2007	Hiver 2007	Eté 2008	Hiver 2008	Eté 2009	Hiver 2009	Total Eté	Total Hiver
<-5%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
-1%<-5%	1	1	2	2	1	1	2	2	2	3	8	9
0%	23	18	18	17	19	15	21	15	20	14	101	79
+1%<+5%	11	12	15	13	16	16	13	15	16	18	71	74
>+5%	1	1	1	1	1	2	1	2	0	0	4	6

Raisons de modifications des tarifs

La question posée avait pour but de savoir pourquoi est-ce que les acteurs ont modifié leurs tarifs, la question était la suivante : pourquoi avez-vous modifié vos tarifs ?

Cette question requérait une réponse ouverte et j'ai reçu 29 réponses, formulées de manière différente. Après avoir traduits ces différentes réponses, je les ai classifiées en diverses catégories, afin de respecter au plus proche ce qui m'avait été transmis. Les réponses se trouvent dans le tableau ci-dessous.

On constate, sur la figure 95, que les raisons principales des variations des tarifs sont l'inflation et l'augmentation des coûts, notamment des charges, comme par exemple les salaires. D'autres raisons viennent s'y ajouter. Plusieurs fois, il y a eu comme raison d'augmentation des prix, le fait d'avoir effectué des rénovations et améliorations aux établissements. Une réponse intéressante, est qu'un acteur se sent preneur de prix et non pas donneur, ce qui signifie qu'il doit s'aligner sur la concurrence et sur ce qui se fait dans la branche.

Figure 95

Raisons	Quantité	Pourcentage
Augmentation des coûts	9	31.03
Inflation	8	27.59
Autre	4	13.79
Rénovation	3	10.34
Demande	3	10.34
Preneur de prix	1	3.45
Concurrence	1	3.45
Total	29	100

Mis en place au niveau publicitaire

La question avait pour but de savoir ce qui avait été mis en place au niveau publicitaire par les différents acteurs du tourisme. La question était : en lien avec l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, qu'est-ce qui a été mis en place (au niveau de la publicité) pour encourager les touristes à venir dans votre station ? En lien avec cette question, il y avait les questions concernant le montant dépensé annuellement en publicité, ainsi que les évolutions de ce montant.

Les réponses sont surprenantes, car près du 30% des personnes interrogées n'ont tout simplement rien fait au niveau publicitaire pour attirer quelques clients supplémentaires. Pour beaucoup, la publicité a été faite par un tiers, c'est-à-dire par l'office du tourisme ou même Valais Tourisme. Il y a également eu de la publicité dans les trains, par les CFF et les NLFA, avec comme slogan : « Le Valais une heure plus proche ». Sinon, c'est également de la publicité sur les sites internet des établissements qui a été effectuée, notamment en bénéficiant d'une place de premier choix sur leur page d'accueil. Pour certains établissements, c'est par le biais de Newsletter qu'ils ont fait de la publicité, ou encore par le biais d'affiches, flyers, etc. Des offres spéciales ont également été faites, afin d'attirer plus de clients, notamment des offres pour les week-ends. Pour d'autres le tunnel ne représente pas d'apport significatif, donc aucune publicité à ce sujet. Le tableau regroupant les réponses obtenues est représenté sur la figure 96.

Figure 96

Quoi	Nombre	Pourcentage
Rien	13	28.89
Fait par un tiers (tourisme, CFF, NLFA)	9	20
Site internet (Home page)	6	13.33
Newsletter	6	13.33
Affiches, flyers, impressions, événements	4	8.89
Offres spéciales	4	8.89
Le tunnel n'a pas d'influence	2	4.44
Pas d'infos sur ce qu'a fait le prédécesseur	1	2.22
Total	45	100

Montant dépensé annuellement en publicité

Le but était de savoir à combien s'élevait le montant dépensé annuellement en publicité pour les différents acteurs. La question était la suivante : quel est le montant, en moyenne, dépensé annuellement pour la publicité ?

Avec le tableau représenté sur la figure 97, on constate que les dépenses varient énormément, puisqu'on part d'un chiffre inférieur à 1000 CHF, pour atteindre un chiffre supérieur à 1'000'000 CHF. Cependant, on se rend compte que la grande majorité des 39 réponses se situe en dessous de 50'000. La moyenne calculée par le logiciel sphinx s'élève à 470364.1 CHF. Néanmoins, on peut affirmer que de manière générale les montants dépensés en publicité sont bien inférieurs à cette moyenne.

Figure 97

Montant	Quantité	Pourcentage
<1000	3	7.69
1000<5000	10	25.64
5000<10000	3	7.69
10000<25000	7	17.95
25000<50000	7	17.95
50000<100000	0	0
100000<250000	3	7.69
250000<500000	1	2.56
500000<750000	3	7.69
750000<1000000	1	2.56
>1000000	1	2.56
Total	39	100
Moyenne (Sphinx) (CHF)	470364.1	

Évolution du montant dépensé en publicité

La question posée était la suivante : Par rapport à chaque année précédente, quelle est l'évolution du montant dépensé en publicité ?

Pour répondre à cette question, les personnes interrogées disposaient de la figure 98 :

Figure 98

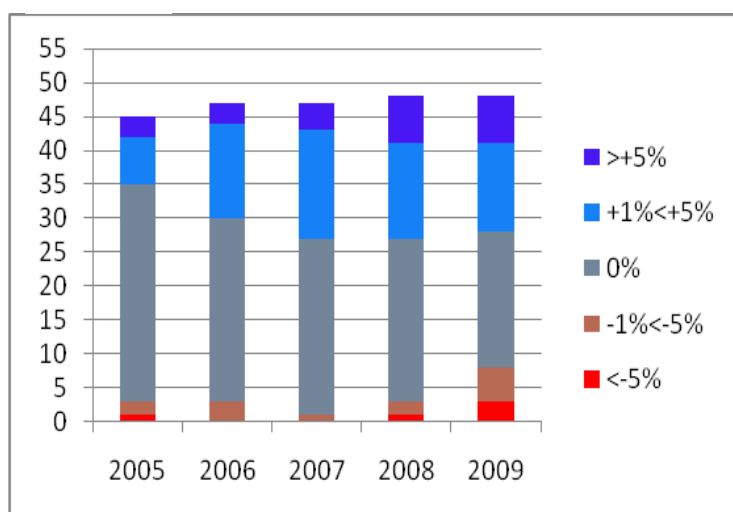
Par rapport à chaque année précédente quelle est l'évolution du montant dépensé en publicité ?					
	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Année 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Année 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Année 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Année 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Année 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

L'évolution des montants dépensés en publicité est restée relativement stable. Effectivement, la variation qui revient le plus souvent est de 0%, avec 129 réponses sur 4 ans. La deuxième réponse qui revient le plus souvent est la fourchette +1%<+5%, avec 64 réponses, puis c'est l'augmentation >+5% qui décroche la troisième place avec 24 réponses. On constate, sur les figures 99 et 100 que les montants alloués à la publicité sont donc restés relativement stables, avec cependant une tendance à l'augmentation plus importante qu'à la diminution.

Figure 99

Evolution montant pub	Réponses groupées
<-5%	5
-1%<-5%	13
0%	129
+1%<+5%	64
>+5%	24

Figure 100



L'augmentation la plus importante eut lieu pour l'année 2006. On peut supposer que cela est lié à une publicité plus importante, due à la future ouverture du tunnel de base du Lötschberg. On constate également que depuis 2006, le montant consacré à la publicité dans la fourchette >+5% ne cesse d'augmenter. Par contre, pour l'année 2009 les diminutions ont été plus fortes. Globalement, c'est à partir de l'année 2008 que les montants ont commencé à diminuer, comme on le voit (en rouge) sur le graphique ci-contre. Les variations restent cependant relativement faibles. En moyenne, les montants dépensés en publicité restent constants.

Mis en place au niveau des animations

Avec cette question, le but était de savoir si les différents acteurs du tourisme avaient organisé des événements, amélioré des offres de leurs hôtels, stations ou entreprises, afin d'être encore plus compétitifs lorsque le tunnel serait fonctionnel. La question posée était la suivante : en lien avec l'ouverture du tunnel, qu'est-ce qui a été mis en place (au niveau des animations) pour encourager les touristes à venir dans votre station ?

Les résultats sont également surprenants. En effet, le Haut-Valais dispose d'un moyen de transport qui va lui amener plus de monde, plus de journaliers, et la grande majorité des personnes interrogées n'a rien fait qui sorte de l'ordinaire pour attirer plus de touristes. Quelques uns ont cependant fait des offres spéciales, notamment pour les week-ends. Quelques cas isolés ont également essayé d'innover, par exemple, l'organisation des transports des bagages de la gare jusqu'à l'hôtel. Il est étonnant que les différentes personnes n'aient pas saisi l'occasion pour innover et être plus

compétitives sur le marché ; surtout que le Haut-Valais dispose de nombreuses stations hivernales. Ces différents cas sont énumérés sur la figure 101.

Figure 101

Quoi	Nombre	Pourcentage
Rien	27	61.36
Offres spéciales	4	9.09
Fait par un tiers (OT)	3	6.82
Concerts Live (en hiver)	2	4.55
Communication - pub	2	4.55
Quelque chose ? (réponse : oui)	2	4.55
Transport des bagages de la gare à l'hôtel	1	2.27
Menus moins chers à midi	1	2.27
Point de rencontre à Viège	1	2.27
Le tunnel n'a pas d'influence	1	2.27
Total	44	100

Estimation de la part des journaliers « Tagesbesucher »

Il a été demandé aux personnes interrogées d'estimer la part des clients journaliers en pourcentage. Ceci afin de se rendre compte de leur perception par rapport aux possibilités que représente le tunnel de drainer de nouveaux touristes. D'autant plus que selon les analyses, cette catégorie devaient augmenter de manière significative suite à l'ouverture du tunnel. Les réponses sont représentée sur la figure 102 :

Figure 102

Part journaliers en %	Quantité	Pourcentage
0<9	12	31.58
10<19	8	21.05
20<29	4	10.53
30<39	3	7.89
40<49	3	7.89
50<59	2	5.26
60<	6	15.79
Total	38	100
Moyenne (Sphinx) (%)	23.32	

Évolution de la part des journaliers

La question suivante avait pour but de connaître l'opinion des diverses personnes interrogées, par rapport à l'éventuelle augmentation des journaliers. Puisque les chiffres des CFF n'étaient pas disponibles pour connaître les évolutions des arrivages de tous les jours, l'avis des acteurs permet de savoir quel est leur perception sur ce sujet. La question était la suivante : selon vous, est-ce que la part des touristes journaliers a augmenté depuis l'ouverture du tunnel (décembre 2007) ?

On constate sur la figure 103, que pour la grande majorité, soit 86.27% des personnes interrogées, les clients journaliers ont augmenté, contre seulement 13.73% qui pensent que ce n'est pas le cas. Nous pouvons donc légitimement affirmer que la part des touristes journaliers a augmenté.

Figure 103

Réponse (augmentation)	Quantité	Pourcentage
Oui	44	86.27
Non	7	13.73
Total	51	100

Opinion personnelle

Impression sur le tunnel de base du Lötschberg

Avec cette question, le but était de connaître quel était le sentiment des différents acteurs face au tunnel de base du Lötschberg. La question était : Quelle est votre impression sur le tunnel de base du Lötschberg ? La figure 104 permettait de répondre de la manière suivante :

Figure 104

Quelle est votre impression sur le tunnel de base du Lötschberg ?

☐ Positive ☐ Négative ☐ Indifférente

Avec la figure 105, on constate que les réponses sont globalement positives. En effet, le 83.02% des personnes interrogées ont un sentiment positif face au tunnel, contre 3.77% qui eux, ont une impression négative. Les indécis se montent à 13.21%. Il faut reconnaître que certaines stations, de par leur localisation, n'ont pas l'impression que le tunnel de base les concerne, donc il est difficile pour eux de se faire une opinion à ce sujet.

Figure 105

Impression	Quantité	Pourcentage
Positive	44	83.02
Négative	2	3.77
Indifférente	7	13.21
Total	53	100

La suite de la question voulait que les différents acteurs des domaines touristiques explicitent leur sentiment vis-à-vis du tunnel. Malheureusement, cinq personnes n'ont pas désiré approfondir leur réponse. La figure 106 regroupe les différentes réponses reçues.

Parmi les perceptions des différents acteurs, il ressort nettement que l'impression positive qu'ils ont sur le tunnel est avant tout liée au fait que la distance est plus courte. Certains osent le dire, le tunnel représente des clients journaliers supplémentaires. Par contre, pour un acteur, le fait d'avoir plus de clients journaliers, implique que les parcs sont jonchés de déchets, car ceux-ci ne respectent pas l'endroit qu'ils visitent. Pour un autre acteur, l'avantage est que l'on a besoin de moins de places de parc, cependant le problème est difficile à régler, car soit il y a trop de places vides, soit il en manque. Quoi qu'il en soit, différentes raisons font ressortir le côté positif et il est regrettable que les côtés négatifs ne soient pas ressortis lors de cette question.

Figure 106

Raisons	Quantité	Pourcentage
Distance plus courte	19	39.58
Clients journaliers supp	9	18.75
Accessibilité	4	8.33
Meilleure communication avec l'Oberland et ost Schweiz	3	6.25
Avantages dus aux trains	3	6.25
Inondé par les déchets journaliers	1	2.08
Touristes découvrent la région	1	2.08
Besoin de moins de places de parc (+/-)	1	2.08
Concurrence agressive (-)	1	2.08
Pas compris	6	12.5
Total	48	100

Le tunnel représente-t-il un apport de touristes ?

Est-ce que le tunnel représente un apport de touristes ? Connaître le sentiment des acteurs envers les capacités touristiques du tunnel me semblait être une chose indispensable. Ainsi, avec cette question, on peut savoir réellement ce que pensent les différentes personnes qui vivent la réalité du terrain.

Dans la figure 107, on constate que pour la quasi-totalité des différents acteurs du domaine touristique, le tunnel est un signal d'apport de touristes. Le taux de réponses atteint 96.23% en faveur du oui, contre 3.77% pour le non. Ces deux non s'expliquent du fait de l'éloignement de certaines stations qui n'ont ainsi pas l'impression de bénéficier du réel apport de touristes dû au tunnel de base du Lötschberg.

Figure 107

Réponse (apport)	Quantité	Pourcentage
Oui	51	96.23
Non	2	3.77
Total	53	100

La suite de la question, était de leur demander de justifier leur avis. Malheureusement, tous n'ont pas désiré me faire part de leur avis, ce qui signifie que seules 47 personnes ont répondu. Pour la majorité des personnes interrogées (57.45%), la raison principale est que la distance est plus courte, ce qui implique que les touristes viennent plus facilement en Valais. Pour d'autres, le tunnel draine plus de clients journaliers, le Valais devient plus attractif et plus accessible. Comme on le comprend, la raison principale est le gain de temps, c'est cette notion qui se retrouve dans chacune des cinq premières raisons ci-dessous. Pour un acteur, cependant, cet apport de journaliers supplémentaires représente une perte pour l'hôtellerie, puisque les touristes sont uniquement de passage. Les différentes réponses sont regroupées sur la figure 108.

Figure 108

Raisons	Quantité	Pourcentage
Distance plus courte	27	57.45
Clients journaliers supp	13	27.66
Le Valais devient plus attractif	2	4.26
Accessibilité	1	2.13
Plus de clients en général	1	2.13
La presse a fait de la bonne pub	1	2.13
Perte de qualité (-)	1	2.13
Négatif pour l'hôtellerie (-)	1	2.13
Total	47	100

Durant quelle saison le tunnel draine-t-il le plus de touristes ?

Le but de cette question était de savoir si selon eux, l'augmentation de touristes était plus importante en été qu'en hiver, ou était-elle semblable pour les deux saisons touristiques principales. La question était la suivante : selon vous, quand est-ce que le tunnel apporte plus de monde ? La figure 109 permettait de répondre à choix :

Figure 109

Selon vous, quand est-ce que le tunnel apporte plus de monde ?

☐ Eté ☐ Hiver ☐ Les deux

Pour la majorité des personnes qui ont répondu au questionnaire, le tunnel représente un apport lors des deux saisons que sont l'été et l'hiver, comme le décrit la figure 110. Pour 27.45% des personnes interrogées, c'est l'été que les touristes sont plus nombreux. 17.65% des sondés estiment en revanche, que leur nombre est plus important en hiver.

Figure 110

Quand	Quantité	Pourcentage
Eté	14	27.45
Hiver	9	17.65
Les deux	28	54.9
Total	51	100

La suite de la question était de leur demander pour quelles raisons est-ce qu'ils ont choisi l'été, l'hiver ou les deux. La figure 111 regroupe les différentes catégories, avec à chaque fois les raisons qui correspondent à leur choix et le nombre de personnes qui partagent le même avis.

L'été, le Haut-Valais est un lieu rêvé pour la randonnée. Ainsi, c'est la raison principale d'un apport supplémentaire en été, pour les personnes qui ont choisi cette réponse (58.33%). Ensuite, il y a plusieurs réponses différentes, comme par exemple, le fait que l'été les voyageurs n'ont pas à transporter beaucoup de bagages, contrairement à l'hiver, où l'équipement complet de ski est de rigueur. De plus, la clientèle plus âgée, qui pratique la marche et la randonnée, préfère voyager en été plutôt qu'en hiver.

L'argument principal pour l'hiver est tout simplement les domaines skiables et les innombrables stations que possède le Haut-Valais. La neige et la pratique de ski et d'activités sportives hivernales ont toujours été les atouts principaux des stations valaisannes. Il est donc normal que ce soit la raison principale à ce choix.

Les arguments pour les deux saisons, sont les suivants : l'été, le Haut-Valais est le paradis des randonneurs et l'hiver, il l'est également pour les skieurs. Pour d'autres, c'est la météo dont nous bénéficions en Valais qui fait en sorte que les touristes augmentent autant en été qu'en hiver. Puisque les durées de séjour sont plus courtes, voir même journalière, les touristes se déplacent dès qu'il fait beau, que ce soit l'été ou l'hiver. De plus, un argument qui revient le plus souvent est que le trajet est plus court. Une explication qui m'a été donnée et qui n'est pas singulière est la suivante : « le tunnel ne tient pas compte des saisons... »

Figure 111

Eté

Raisons	Quantité	Pourcentage
Randonnée	7	58.33
Bon contact supervisory	1	8.33
Moins de bagages	1	8.33
Plus agréable de voyager l'été	1	8.33
Voyageurs plus âgés	1	8.33
Voyage plus court	1	8.33
Total	12	100

Hiver

Raisons	Quantité	Pourcentage
Domaine skiable (stations de ski)	8	88.89
Neige	1	11.11
Total	9	100

Les deux

Raisons	Quantité	Pourcentage
Randonneur en été, skieurs en hiver	11	52.38
L'augmentation est similaire	4	19.05
Le voyage est plus court	3	14.29
En raison de la météo (donc dès qu'il fait beau)	2	9.52
Plus courte durée de séjour (donc dès qu'il fait beau)	1	4.76
Total	21	100

Estimation de la part des touristes voyageant en train

Selon vous, sur l'ensemble des touristes (100%), quelle est la part en % des touristes voyageant en train ? avec cette question, le but était de savoir quelle était la part de touristes voyageant en train. Puisque les CFF se contentent de donner des tendances, j'ai également sondé les différents acteurs, pour savoir quelles étaient leurs estimations. Cependant, uniquement 19 personnes ont daigné répondre à cette question, d'où l'impossibilité de considérer ces réponses comme une vérité absolue mais on peut les considérer comme des tendances. La figure 112 représente ces différentes réponses.

D'après le tableau des réponses, les deux sections qui ont recueilli le plus de réponses sont : 10<19 et 20<29. On constate également sur ce tableau, que pour les 19 personnes qui ont répondu, une seule considère ce taux entre 0<9, ce qui signifie que les différents acteurs du tourisme sont conscients qu'un pourcentage plus ou moins important de leur clientèle voyage en train. Il est intéressant de constater dans le tableau qui se trouve en annexe N°10⁷¹ que les personnes interrogées travaillant à Zermatt relèvent un taux nettement plus haut que les autres stations, (60<70%), ceci est certainement dû au fait que Zermatt est l'une des stations sans voiture les plus connues.

Figure 112

Pourcentage voyage en train	Quantité	Pourcentage
0<9	1	5.26
10<19	4	21.05
20<29	4	21.05
30<39	3	15.79
40<49	1	5.26
50<59	2	10.53
60<69	2	10.53
70<79	2	10.53
Total	19	100
Moyenne (Sphinx)	32.37	

Équipement complet du deuxième tube

La question était la suivante : selon vous, est-il nécessaire d'aménager la deuxième voie du tunnel? Connaître l'avis des différents acteurs sur ce sujet, permet de se faire une idée de leurs sentiments et préoccupations à ce sujet. La figure 113 contient les réponses obtenues.

Pour la majorité des personnes, il est nécessaire d'équiper entièrement le deuxième tube (63.46%). Par contre, pour 3.85%, cela n'est pas nécessaire. Ce qui est étonnant c'est que 17 personnes, soit 32.69% n'ont pas d'avis là-dessus, et ne savent donc pas s'il est important d'équiper le deuxième tube.

Figure 113

Réponse (aménager)	Quantité	Pourcentage
Oui	33	63.46
Non	2	3.85
Ne sait pas	17	32.69
Total	52	100

⁷¹ Annexe N°10 tableau Excel des réponses reçues au questionnaire

En deuxième partie de question, il était demandé aux personnes interrogées de justifier leur réponse de ci-dessus. La figure 114 regroupe les diverses raisons qui ont été données par les différents acteurs. On constate aisément, que pour eux la capacité maximale du tunnel est atteinte, ou alors, ils désirent éviter les pannes et avoir une solution efficace lorsqu'un tel cas se produit. Éviter un futur goulet d'étranglement est la deuxième raison principale, pour laquelle les acteurs estiment qu'il faut équiper le deuxième tube. Certains estiment que l'aménagement du tunnel amènerait plus de touristes, pour d'autres, ce serait une raison pour être encore plus compétitif sur le marché.

Figure 114

Raisons	Quantité	Pourcentage
Capacité max atteintes (limites du tunnel)	13	38.24
Moins de pannes (en cas de panne)	5	14.71
Eviter un futur goulet d'étranglement	3	8.82
Plus grande capacité - plus de touristes	3	8.82
Etre compétitif dans le domaine du tourisme	3	8.82
Intérêt croissant à circuler par le rail	2	5.88
Gain de temps pour les passagers	2	5.88
Optimal	1	2.94
Ecologie	1	2.94
Sécurité	1	2.94
Total	34	100

Conclusion

Ce questionnaire permet d'avoir un aperçu des différentes visions des acteurs du tourisme du Haut-Valais. Globalement, les avis sont relativement unanimes. Le tunnel est un élément positif pour la quasi-totalité des stations haut-valaisannes. De plus, selon la majorité des différents acteurs, le tunnel atteint un taux d'occupation très élevé et les goulets d'étranglement commencent à se faire ressentir, d'où la nécessité d'aménager entièrement la deuxième voie.

Il est vrai que les chiffres ont tendance à diminuer pour l'année 2009. Ceci peut s'expliquer du fait notamment de la crise, car c'est essentiellement la clientèle étrangère qui diminue. Quoi qu'il en soit, les retombées du tunnel sont généralement très positives.

Peu importe la saison, les touristes sont plus nombreux qu'auparavant. Les diverses possibilités qu'offre la région permettent aux randonneurs de profiter de la saison estivale et aux skieurs et autres snowboarders de profiter, quand à eux, de la saison hivernale.

Ce qui, pour ma part, m'a surpris, c'est que les différents acteurs n'ont quasiment rien fait pour attirer plus de touristes. On aurait pu imaginer que les offices de tourisme organisent des events, qu'ils essaient de se rendre encore plus attractifs. Il est vrai que la publicité a essentiellement été faite dans les gares et dans les trains, par les CFF, ou encore Valais tourisme, et les différents acteurs s'en sont contentés.

Par contre, la moyenne, calculée par sphinx, du pourcentage de touristes, empruntant le train atteint 32.37%. Ce chiffre, relativement élevé, signifie que les différents acteurs sont conscients de l'avantage concurrentiel que représente le tunnel pour leur région. Si l'on tient compte des chiffres, présentés dans la rubrique structure des hôtes, on obtient que 12.4 millions de personnes se rendent

dans le Haut-Valais. En tenant compte de la moyenne ci-dessus, cela signifierait qu'approximativement 4 millions de personnes voyageraient en train !

Ainsi, le tunnel a des retombées touristiques positives pour le Haut-Valais. Il est difficile de mesurer en termes chiffrables ces retombées, surtout en période de conjoncture plus délicate, mais quoi qu'il en soit, l'avis général tend en faveur de retombées positives et recommande l'aménagement complet du deuxième tube.

15. Estimations financières

Hôtes

L'étude menée par Rütter et Partner en 2001, estime que les hôtes, hébergés dans des hôtels dépensent en moyenne, pour le Haut-Valais 198 CHF par jour et par personne⁷². Si l'on prend les évolutions des différentes années, représentées sur la figure 115 on se rend compte, que les nuitées ont diminué pour l'année 2009, mais restent cependant plus élevées que les années 2005 et 2006.

Figure 115

Districts	2005	2006	2007	2008	2009
Brigue	161 924	158 086	181 608	211 163	209 356
Conches	190 381	190 839	204 535	224 643	226 982
Loèche	353 791	351 123	364 530	343 977	345 384
Raron	177 652	168 819	187 079	194 137	188 662
Viège	1 960 165	2 065 817	2 114 738	2 160 958	2 077 304
Total	2 843 913	2 934 684	3 052 490	3 134 878	3 047 688

Globalement, selon les figures 116, depuis l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, en décembre 2007, les deux années suivantes ont rapporté :

Figure 116

Apport CHF	2008	2009	Total
Nuitées	3 134 878	3 047 688	6 182 566
Montant	x 198	x 198	x 198
Total	CHF 620'705'844.00	CHF 603'442'224.00	CHF 1'224'148'068.00

Comparativement aux deux années précédant l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, soit les années 2005 et 2006, représentées sur la figure 117, on constate que le gain réalisé, sur deux ans, s'élève à : CHF 79'985'862.00 L'année 2007 n'a pas été prise en compte, car le tunnel a été mis en exploitation partielle au moins de juin et en exploitation complète en décembre, ce qui en fait une année particulière.

Figure 117

Apport CHF	2005	2006	Total
Nuitées	2 843 913	2 934 684	5 778 597
Montant	x 198	x 198	x 198
Total	CHF 563'094'774.00	CHF 581'067'432.00	CHF 1'144'162'206.00

⁷² Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 74, Rütter and Partner, 2001
www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Excursionnistes

Selon l'étude Rütter et Partner, le total des hôtes pour le Haut-Valais se élèverait à 12.4 millions. L'estimation du questionnaire quantitatif indique une moyenne du taux d'excursionniste de 23.22%. Ceci indique qu'approximativement 28'916'800 excursionnistes se rendent dans la région haut-valaisanne et dépensent 74 CHF⁷³. Nous pouvons donc estimer que les excursionnistes rapportent, approximativement : CHF 213'984'320.00 Globalement, on sait que la part des excursionnistes a augmenté depuis l'ouverture du tunnel, mais il n'est pas possible de comparer ce chiffre aux années antérieures.

16. Point de la situation avec Eduard Brogli

Généralités

Dans le cadre de mon travail, j'ai effectué une interview de Monsieur Brogli, secrétaire communal de la ville de Brigue. Avec lui, j'ai pu faire le point sur la situation actuelle pour le Haut-Valais, de manière globale. Monsieur Brogli m'a apporté un éclairage, par ses explications et sa vision on ne peut plus sérieuse de la réalité touristique et économique quotidienne. Cette interview m'a permis de confirmer les propos relevés lors du questionnaire quantitatif.

Les questions posées étaient regroupées autour de 7 thèmes :

- 1) L'influence du tunnel sur le tourisme
- 2) Quelle mise en place, quelle infrastructure pour attirer des clients
- 3) Le tunnel et les habitants
- 4) Le tunnel et le secteur de la construction
- 5) Le tunnel et les emplois
- 6) Bilan, crise et coûts
- 7) Avenir du tunnel de base du Lötschberg

Le questionnaire avec les réponses se trouve sur l'annexe N°11

Résultats

Influence sur le tourisme ?

Globalement, le tunnel a eu beaucoup d'influence sur le tourisme, essentiellement sur le tourisme journalier, puisque cette catégorie de touristes a augmenté de manière très significative depuis l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg. Ce sont particulièrement des gens du troisième âge, qui ont du temps et disposent d'abonnements de train spéciaux. Il n'est pas possible de dire de manière certaine quelle est l'évolution des touristes, mais on estime une augmentation de 20 à 30%.

Actuellement, ce sont principalement les établissements touristiques qui profitent le plus de cette évolution (hôtellerie, restauration), mais également le secteur de la construction, car il y a beaucoup de demande d'appartement, surtout dans le secteur de la gare. Malheureusement, le tunnel a deux extrémités, et les grands magasins ressentent une diminution de la clientèle. Par exemple, la Migros de Brigue a un grand projet qui a pour but d'éviter que les gens aillent faire leurs courses de l'autre côté du tunnel.

⁷³ Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 73 , Rütter and Partner, 2001
www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Selon Monsieur Brogli, les touristes se rendent essentiellement dans les grandes stations, telles qu'Aletsch. Donc, ces stations profitent pleinement du tunnel, ensuite, ce sont les villes qui bénéficient du tunnel, puis les petites stations, dans une moindre mesure. Par contre, Zermatt est une station mondiale et la comparaison avec les autres stations est délicate.

La majorité des touristes viennent de Berne et de Zürich. Les zurichois avaient tendance à se rendre dans les Grisons. Actuellement, le trajet est de même durée pour le Valais que pour les Grisons.

Cependant, c'est avec Berne que la relation est la meilleure. Aujourd'hui, un projet de région commune est en cours. Berne aimerait créer une « Hauptstadtregion » en intégrant Brigue, Naters et Viège. Actuellement, l'office fédéral du développement territorial (ARE) tient compte de deux grands centres en Suisse, soit Genève et Zürich. Berne, qui est la capitale aimerait être la troisième région principale de Suisse. C'est pour cette raison qu'un projet est en cours et devrait regrouper Berne et quelques communes haut-valaisannes, qui sont très proches grâce au tunnel. Le tunnel de base du Lötschberg a réellement permis un accroissement et une amélioration des relations entre Berne et le Haut-Valais.

Quelle mise en place, quelle infrastructure ?

Rien de comparable à la première ouverture (1906) n'a été mis en place. Cependant, la ville de Brigue a participé au concours de « Alpenstadt », ville des Alpes en 2005 et a obtenu ce titre lors de l'année 2008. Il y a eu beaucoup de publicité à ce sujet et diverses manifestations, expositions, concerts ont eu lieu tout au long de cette année-là. Mis à part cela, une association regroupant les communes de Brigue et Naters a été mise en place. La publicité se fait donc en commun, par le biais de Brig-Belalp tourisme.

Le tunnel et les habitants ?

À l'origine, à Brigue, il y avait beaucoup d'italiens. Ce phénomène était historiquement dû à la construction du premier tunnel (galeries). Aujourd'hui ce sont les allemands qui sont plus nombreux. Ceci est dû aux postes de travail, hôpitaux, restaurants, construction. Mais, il n'y a pas d'évolution significative des habitants suisses-alsémaniques.

Avec l'aménagement du tunnel, on pensait que les haut-valaisans reviendraient vivre en Valais. Malheureusement ce n'est pas le cas. Les haut-valaisans qui ont se sont installés en Suisse-Allemande ne sont pas revenus. Il est fort probable qu'ils reviendront quand ils seront à la retraite. Par contre, les jeunes qui travaillent en Suisse-Allemande cherchent à garder leur logement en Valais.

Le tunnel et le secteur de la construction ?

Il y a une forte demande de logement. De grands projets sont en cours et les gens cherchent la proximité de la gare. Il y a beaucoup d'entrepreneurs, beaucoup de places de travail, ce qui implique un gros développement.

Actuellement, le Haut-Valais (les villes essentiellement) connaissent un boom immobilier, mais jusqu'à quand, ça on ne le sait pas. Les raisons des constructions sont très diverses. Les taux hypothécaires très bas sont une raison principale, mais également les prix plus faibles que ceux de Spiez ou Thun jouent un rôle important. De plus, la proximité avec la Suisse-Allemande, due au tunnel de base du Lötschberg y joue également un rôle.

Parmi la clientèle, il y a beaucoup de suisses-alsémaniques qui achètent un appartement en vue de la retraite. Avec le tunnel, ils auront la possibilité d'aller voir leur famille et leurs amis rapidement. Par contre, en termes de résidences secondaires, ce sont essentiellement les stations qui en bénéficient, puisque les villes ne sont pas des lieux dits de « villégiature ».

Le tunnel et les emplois ?

En ce qui concerne les emplois, il y a eu une forte augmentation des chantiers, mais également depuis quelques années, une forte diminution des secteurs bancaire, assurance et militaire. Ces pertes sont compensées par les gains, ce qui équilibre la balance des emplois. On peut relever que les CFF ont implanté leur « *Contact Center* » à Brigue, ce qui équivaut à 250 places de travail. Globalement, le Haut-Valais n'a que très peu ressenti la crise. Actuellement, les hôtels ont moins de réservations qu'à l'accoutumée. Ceci peut être expliqué par la baisse de l'euro face au franc Suisse, qui rend nos prix plus élevés.

Bilan, crise, coûts ?

Du point de vue de Monsieur Brogli, les prix des transports publics sont tout-à-fait corrects. Pour les étrangers, les forfaits sont relativement avantageux. De plus, les cartes journalières disponibles dans les communes sont bon marché (35.-). Avec ces cartes, il est possible de voyager dans toute la Suisse. Ce qui est cher, c'est le fait de mettre la voiture sur le train (Kandersteg / Goppenstein). Le prix est élevé (20 à 30 CHF) et décourage les touristes à le faire.

L'erreur commise est de ne pas avoir prévu le deuxième tube, contrairement à 1906. On aurait dû le préparer dès le départ afin qu'il soit « opérationnel » au plus vite. Cependant, le bilan du tunnel de base du Lötschberg est très positif, même si certaines stations ne bénéficient pas de son influence.

Pour pouvoir être plus attractif sur le marché, il faut disposer d'un outil efficace. Cela doit se faire par une loi sur le tourisme. Il faut avoir une autre structure que maintenant. Il faut plus de professionnalisme, un marketing global, avoir plus de moyens et vendre en commun les régions pour l'ensemble du canton. Aujourd'hui, il faut une base légale, une structure et financement qui soient plus clairs qu'actuellement.

Avenir du tunnel de base du Lötschberg ?

Il est nécessaire d'équiper le deuxième tube. Malgré son coût, cela en vaut la peine. De plus, il n'y a pas d'autres alternatives en cas de panne ou d'accident. Au niveau sécuritaire, c'est donc une nécessité. De plus, le Haut-Valais ne dispose pas d'autoroute, il est donc nécessaire de bénéficier d'un bon moyen de transport si la partie germanophone du canton désire rester compétitives sur le marché touristique.

17. Point de la situation avec Hans-Peter Zeiter

Généralités

Dans le cadre de mon travail, j'ai également effectué une interview avec Monsieur Zeiter, ancien directeur des remontées mécaniques de Belalp (BelalpBahnen). Avec lui, j'ai pu faire le point sur la situation actuelle pour le Haut-Valais, de manière globale ainsi que pour les remontées mécaniques de Bettmeralp et Belalp. Monsieur Zeiter m'a apporté un éclairage, par ses explications et sa vision sur la réalité des remontées mécaniques et de l'économie. Cette interview m'a permis de confirmer les propos relevés lors du questionnaire quantitatif.

Les questions posées étaient regroupées autour de 7 thèmes :

- 1) L'influence du tunnel sur le tourisme
- 2) Quelle mise en place, quelle publicité pour attirer les clients (remontées mécaniques)
- 3) Le tunnel et les habitants
- 4) Le tunnel et le secteur de la construction
- 5) Le tunnel et les emplois
- 6) Bilan, crise et coûts
- 7) Avenir du tunnel de base du Lötschberg

Le questionnaire avec les réponses se trouve sur l'annexe N°12

Résultats

Influence sur le tourisme ?

Le tunnel a des impacts sur le tourisme. Les principaux bénéficiaires sont les touristes, puisque leur durée de trajet se trouve fortement réduite. La part de la clientèle journalière a fortement augmenté. Pour Riederalp, il y a également une augmentation de la clientèle qui séjourne sur le week-end (donc avec une nuit sur place).

Les journaliers viennent principalement de la région Suisse-Alémanique, notamment de Berne, Thun, Bâle et la région du Langenthal, jusqu'à Soleure. De plus, la clientèle qui à l'accoutumée se rendait dans les Grisons a augmenté puisque le trajet se retrouve à égale distance.

Par exemple, pour Belalp en été, 120'000 personnes empruntent les remontées mécaniques, contre 80'000 avant l'ouverture du tunnel.

Pour Monsieur Zeiter, ce sont les villes et les stations qui profitent du tunnel. Tout le monde est gagnant car la clientèle augmente. Que ce soit en été ou en hiver, cela n'a pas d'importance, le tunnel draine de toute manière de la clientèle supplémentaire.

Quelle mise en place, quelle publicité ?

Au niveau des remontées mécaniques, rien n'a été fait. La publicité a été faite par les CFF, que ce soit dans les trains ou dans les gares. Par ailleurs, la publicité a été également élaborée par l'office du tourisme. Il y a des billets de trains combinés qui ont été réalisés par les CFF, afin que l'accès aux trains et cars postaux soit plus abordable pour les touristes.

Le tunnel et les habitants ?

Concernant les habitants, beaucoup de haut-valaisans essaient de garder leur domicile en Valais lorsqu'ils travaillent en Suisse-Allemande. Par contre, beaucoup de haut-valaisans se rendent dans la région de Berne pour faire leurs achats. Inversement, cela n'est pas le cas, car les bernois viennent en Valais pour faire de la randonnée ou du ski. Il faut relever que les commerces de la région de Thun ont fait beaucoup de publicité dans le Haut-Valais.

Le tunnel et la construction ?

Actuellement, il y a un boom incroyable au niveau des villes. Il est difficile d'en établir la raison. Cependant, historiquement, c'est autour des grands points de transports que se sont construites les villes. Généralement, là où il y a les points d'accès il y a un fort développement urbain.

Pour le Haut-Valais, depuis deux ans l'évolution est incroyable. Chaque semaine il y a plusieurs demandes de construction. Cependant, les prix vont certainement augmenter et la demande va diminuer. Une question qui peut être soulevée, est : où sont les gens qui vont habiter dans tous ces immeubles ?

Le tunnel et les emplois ?

Le Haut-Valais n'a pas ressenti la crise. En tout cas pas pour le secteur de la construction. Uniquement les grandes entreprises ont ressenti un effet, comme par exemple la Lonza. Il est évident que le tunnel a donné des impulsions positives, et c'est toute la région qui en bénéficie. Cependant, c'est essentiellement dans le domaine du tourisme et de la restauration que les chiffres d'affaires ont dû augmenter.

Bilan, crise et coûts ?

Il est clair que le tunnel a apporté un plus à l'ensemble de l'économie haut-valaisanne. Aujourd'hui, la principale difficulté pour le tourisme est la crise de l'euro. En effet, la Suisse devient trop chère ; l'année passée, le taux de l'euro atteignait 1.6 alors qu'aujourd'hui, il gravite autour de 1.4. Ainsi, les réservations ont diminué et cela est un mauvais signe pour la saison d'hiver prochaine.

Les coûts du train et du car ne sont pas un découragement pour les touristes. En effet, il existe des cartes journalières qui peuvent être achetées dans les communes. De plus, les CFF ont mis au point une offre combinée qui est très avantageuse. Ce qui est cher, ce sont les bagages accompagnés. Par exemple, un touriste a payé 400.- de bagages accompagnés pour un aller / retour, de Hambourg à Bettmeralp.

Avenir ?

Actuellement, ce serait formidable que le deuxième tube soit équipé. Un seul tube pour les marchandises et les personnes ne suffit pas. À Naters, on entend presque toute la nuit circuler les trains. L'aménagement du deuxième tube aurait des répercussions positives pour le transport de marchandises, mais également pour le transport de personnes.

Malgré son coût, il est nécessaire d'équiper et aménager ce deuxième tube. De plus, il serait également profitable pour le Bas-Valais, en cas de réalisation de la variante en Y (avec sortie sur Steg, ce qui permettrait de relier Berne avec le Valais Romand, sans transiter par la gare de Viège). Cependant, le lobby du Gothard est très fort, et veille à ce que la Confédération n'investisse pas trop dans le Lötschberg.

18. Point de la situation avec Pascal Bovey

Généralités

Dans le cadre de mon travail, j'ai effectué une interview de Monsieur Pascal Bovey, chef du service des transports de l'état du Valais. Avec lui, j'ai pu faire le point sur la situation du tunnel de base du Lötschberg, sur la situation ferroviaire suisse en générale, ainsi que sur l'avenir du tunnel.

Les questions étaient regroupées autour de 4 thèmes principaux :

- 1) Tout ce qui concerne le tunnel en général
- 2) Office fédéral des transports, autorités, Berne fédérale
- 3) Point de vue touristique
- 4) Bilan

Le questionnaire et les réponses se trouvent sur l'annexe N°13

Résultats

Concernant le tunnel en général ?

Le tunnel a permis aux valaisans de prendre conscience de l'avantage d'utiliser les transports publics. Aujourd'hui, si un valaisan (Valais central + Haut-Valais) doit se rendre à Berne, il prendra le train. De plus, la demi-heure gagnée grâce au tunnel a permis un développement économique fort ainsi que le désenclavement du Haut-Valais.

Actuellement, que ce soit le transport de passagers ou le transport de marchandises, les deux bénéficient sérieusement du tunnel. Des chiffres indiquent que le transport de passagers a augmenté de 40%. Pour le transport de marchandise, il a également augmenté, mais une partie passe toujours par l'ancienne ligne du tunnel du Lötschberg. On sait qu'il y a des augmentations, mais on ne sait pas dire quelle cause a quel effet. De plus, les estimations du taux d'occupation du tunnel atteindraient 93 à 97%.

Concernant les autorités fédérales ?

La Berne fédérale est consciente qu'il faut finir le Lötschberg. La question est de savoir comment financer cet immense chantier. Les priorités pour la confédération sont les suivantes :

- 1) Terminer le Gotthard
- 2) ZEB (deuxième étape de Rail2000)
- 3) Rail 2030 (phase d'étude)
- 4) Terminer le Lötschberg

Ceci implique que le tunnel de base du Lötschberg serait terminé dans les années 2030 / 2035. La confédération sait que c'est trop tard, mais d'un point de vue purement technique, cela ne pose pas de problème.

Les relations entre les CFF et BLS sont relativement tendues. Jusqu'il y a peu, le tunnel du Lötschberg appartenait à BLS, donc pas aux CFF. De plus, BLS avait créé une alliance avec la Deutsche Bahn, principale compagnie concurrente des CFF. Donc, le tunnel de base du Lötschberg n'est pas au centre des préoccupations des CFF.

Actuellement, il faut intégrer l'aménagement du deuxième tube à l'étude Rail 2030, car cette étude tient compte uniquement de l'aménagement ferroviaire du plateau, sans se préoccuper des transversales alpines. Le seul moyen d'avancer est de se mettre d'accord sur un mode de financement. Globalement, toute la Suisse serait bénéficiaire d'un aménagement complet du deuxième tube, car la Suisse est un carrefour ferroviaire de l'Europe. Nous nous devons de faire partie de l'Europe des transports. C'est d'ailleurs le rôle que va jouer le comité de soutien qui a été créé et qui devrait être opérationnel au milieu de l'année prochaine.

Nous devons faire ce combat et défendre notre tunnel. Il faut savoir que des solutions sans Lötschberg existent aussi, il est clair qu'elles sont moins efficaces, mais elles existent.

Pour terminer les travaux au plus vite, il faudrait trouver les moyens financiers rapidement. Si c'est le cas, il serait possible de terminer le tunnel pour 2020 / 2022. Il est primordial de finir le deuxième tube et de prévoir la sortie en Y. Cependant, cette sortie en Y a sa raison d'être, uniquement si l'axe Martigny / Aoste voit le jour. Ce tunnel serait plus court (<40km) et on peut encore se le payer. Il n'est pas concevable d'aménager cette sortie en Y uniquement pour avantager les passagers du Valais central. La seule solution serait d'y voir un intérêt national par le biais d'une liaison avec l'Italie (Martigny / Aoste).

Point de vue touristique ?

Concernant le prix du billet, tout dépend d'où vient le touriste. Si ce sont des étrangers (hors Europe), ils paient volontiers, parce que les trains sont de qualité. En Europe, ceux qui viennent en voiture ne prennent pas le train. Le raisonnement qui se fait actuellement et qui est le leitmotiv de Jacques Melly, chef du département des transports de l'équipement et de l'environnement, est de proposer de prendre le train, même si la durée est un peu plus longue qu'avec la voiture, mais on se détend. Il n'est pas question pour le Conseiller d'Etat de mener une guerre voiture / train.

Bilan ?

Il est regrettable que les deux cantons (BE et VS) n'aient pas terminé les travaux. Il faut savoir qu'ils en auraient eu l'occasion, suite à un appel d'offres des entreprises, à la fin des travaux. Le prix était avantageux et si on l'avait fait, on aurait les deux tubes. Actuellement, tout évolue donc, de toute façon il y aurait eu un problème pour aménager le tunnel, l'évolution est si rapide, qu'on ne trouve plus les pièces de rechange. Sinon, le tunnel bénéficie d'une sécurité maximale, de 8 à 10 fois supérieure à celle du tunnel de la Manche.

Aujourd'hui, il faut que Rail 2030 offre un débat clair et précis du réseau ferroviaire suisse, pas uniquement pour le plateau mais également pour l'ensemble des transversales alpines. La question aujourd'hui est de savoir comment relier l'Italie à l'Europe. La réponse est de le faire par un tunnel qui coûte cher. Il est clair que nous ne bénéficions pas d'aide financière de l'UE pour entretenir notre réseau ferroviaire. Cependant, nous avons besoin de l'Europe, car il est toujours possible de dévier le trafic sans le faire passer par la Suisse. Une telle situation serait une catastrophe nationale.

De plus, actuellement, le centre de l'Europe se déplace de plus en plus vers l'est. Cette décentralisation peut, à terme, nous causer bien des torts.

19. Conclusion

Le tunnel de base du Lötschberg a connu sa mise en exploitation complète, avec le changement d'horaire prévu, le 09 décembre 2007. Entre cette date clé et le 21 juillet 2010, date à laquelle s'est achevé ce travail, deux années et demi se sont écoulées.

Durant ce laps de temps, que s'est-il passé, que pouvons-nous affirmer ? Telle a été la question centrale à laquelle j'ai tenté de répondre tout au long de ce dossier.

Par le biais des différents moyens de recherches utilisés, notamment par l'intermédiaire de questionnaires quantitatifs et qualitatifs, les dix points ci-dessous sont ressortis :

La majorité des acteurs du tourisme sont satisfaits de l'impact du tunnel

Que ce soit par le biais du questionnaire quantitatif ou des interviews, il en ressort que la grande majorité des différents acteurs du tourisme ressentent l'ouverture du tunnel comme un impact positif. De plus, la clientèle a augmenté.

La clientèle journalière a considérablement augmenté

La majorité des personnes interrogées s'accorde à affirmer que la clientèle journalière, essentiellement en provenance de la Suisse-Allemande, a fortement augmenté. C'est cette catégorie qui a connu la plus forte évolution.

Le nombre d'arrivées dans les hôtels a augmenté

Malgré une tendance à la baisse pour les nuitées, le nombre d'arrivées a augmenté. Ceci implique que les durées des séjours sont moins longues. On peut supposer que les clients profitent plus des week-ends qu'auparavant, et séjournent moins longtemps.

La clientèle suisse a augmenté

En ce qui concerne le nombre d'arrivées et de nuitées, la clientèle suisse n'a cessé d'augmenter ces dernières années, +20.13% pour les arrivées et +148.72% pour les nuitées. Cela paraît logique, car c'est cette clientèle qui est la plus susceptible d'emprunter le tunnel de base du Lötschberg.

La saison n'a pas d'importance sur le tunnel

Que ce soit l'été ou l'hiver, cela n'a pas d'influence pour le tunnel de base du Lötschberg. Les avis des acteurs diffèrent, mais toutefois une préférence majoritaire pour les deux saisons, estivale et hivernale ressort.

Les acteurs ont conscience de l'importance du tunnel

Les différents acteurs savent que le tunnel représente une plus-value pour la région. De plus, ils sont conscients qu'une part relativement importante de la clientèle (estimation : 32%) use du transport ferroviaire.

Les avis sur la crise sont mitigés

Selon les différentes interviews et questionnaires réalisés, il est évident que le secteur de la construction n'a pas connu la crise. En effet, le nombre de constructions est en constante augmentation depuis deux ans. Cependant, le secteur du tourisme craint les retombées de la crise que traverse l'euro. Les réservations pour la saison hivernale sont faibles et la saison estivale ne s'est pas déroulée de manière optimale (principalement à cause du mauvais temps).

Les jeunes gardent leur domicile en Valais

Les travailleurs haut-valaisans du canton de Berne ou autre et qui se sont déjà établis avec leur famille ne reviennent pas s'établir en Valais. Peut-être le feront-ils à la retraite ? Cependant, les jeunes qui travaillent en Suisse-Allemande veulent, eux, garder leur domicile en Valais.

La collaboration avec la Suisse-Allemande est meilleure.

Berne et le Haut-Valais (Brigue, Naters, Viège) ont comme projet de créer une « Hauptstadtregion ». Ainsi, la troisième région principale de Suisse, après Zürich et Genève, pourrait voir le jour. Celle-ci regrouperait le canton de Berne ainsi qu'une partie du Valais.

Les autorités vont se battre pour le deuxième tube du tunnel

Les autorités fédérales sont conscientes qu'il faut finir le tunnel de base du Lötschberg. Le principal problème est, bien évidemment, le financement. Le chef du département des transports de l'état du Valais, Monsieur le Conseiller d'Etat Jacques Melly, avec le canton de Berne a créé un « comité Lötschberg ». Ce comité va chercher des solutions pour faire avancer le dossier au plus vite. De plus, l'office fédéral des transports est conscient que les capacités du tunnel de base du Lötschberg sont atteintes. En effet, en date du 19.07.2010, l'OFT a donné son feu vert pour la réalisation d'une quatrième voie ferroviaire entre Viège et St-German en Valais⁷⁴. Sa mise en service, prévue en 2013 permettrait de réduire le goulet d'étranglement à l'entrée sud du tunnel du Lötschberg.⁷⁵

Après deux ans et demi de mise en service, nous pouvons donc déduire que les retombées sur le tourisme sont bonnes. Néanmoins, les chiffres donnés et les affirmations sont à prendre avec précaution. Le taux de réponse n'étant pas assez élevé pour pouvoir faire toute la lumière sur ce sujet.

Sans les données des CFF, il est difficile de mesurer l'évolution des journaliers qui transitent par le tunnel de base du Lötschberg. Cependant, les experts rencontrés sont unanimes, la clientèle journalière a réellement augmenté et le taux d'occupation varie entre 93% et 97%. Néanmoins, pour tous les effets ressentis, il est difficile à déterminer quelle cause a quelle conséquence.

Globalement, l'ensemble du Haut-Valais bénéficie des effets positifs du tunnel de base du Lötschberg. Cependant, le tunnel a deux extrémités. Ceci implique que de nombreux haut-valaisans préfèrent effectuer leurs achats dans la région de Berne. Les grands commerces sont les principaux perdants de cette infrastructure. Les petites stations bénéficient moins des impacts du tunnel. De plus, par leur situation géographique, certaines régions haut-valaisannes ne ressentent peu ou pas du tout les effets du tunnel.

Il est certes évident que le tunnel a dopé l'économie haut-valaisanne et a offert une impulsion positive pour le tourisme du Haut-Valais. Est-ce la seule raison ? Malheureusement à ce jour il n'est pas possible de répondre à cette question.

⁷⁴ www.bav.admin.ch / <http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=34336>

⁷⁵ www.teletext.ch / <http://www.teletext.ch/TSR1/128-00.html>

20. Bilan personnel

Avec ce travail, j'ai eu l'occasion de mener bien des recherches, afin de me documenter sur des sujets totalement inconnus, tels que l'histoire du tourisme en Valais, le tunnel du Lötschberg et le Haut-Valais.

Le service du développement économique n'ayant pas de données concernant le mandat dont j'avais la charge, j'ai vraiment dû chercher les informations, ainsi qu'une méthodologie me permettant de trouver les informations de manière optimale.

Bien évidemment, le problème de la langue a joué un rôle délicat. J'ai passé beaucoup de temps à traduire les différents e-mails, questionnaires et autres documents échangés avec la partie germanophone de notre canton.

Ma plus grande déception est le peu de réponses obtenu à mon questionnaire. Avec celui-ci, je voulais faire ressortir les différents avis et points de vue de la réalité quotidienne des différents acteurs du tourisme. Je trouve regrettable que l'étude n'aie pas intéressé les différentes parties prenantes du tourisme haut-valaisan. Pour les interviews, il a également été très difficile de trouver des personnes qui veuillent bien prendre le temps de me rencontrer.

Les CFF considèrent leurs données comme des documents secrets. Il est également regrettable qu'ils ne veulent pas communiquer leurs données, même avec une garantie de confidentialité de ce travail.

Ces différents problèmes ont restreint l'ampleur de mon travail et bien évidemment sa valeur scientifique. Je ne peux donner que des tendances et ne peux donc pas assimiler ces informations à des vérités absolues.

J'espère toutefois que ce travail offrira l'éclairage que recherchait le service du développement économique de l'état du Valais, lorsqu'il m'a confié le mandat de rechercher et analyser les retombées touristiques du tunnel de base du Lötschberg. Je tiens également à affirmer que j'ai eu beaucoup de plaisir à mener à terme cette étude.

21. Remerciements

Je tiens également à remercier toutes les parties prenantes à ce travail, qui m'ont apporté leurs conseils et avis éclairés :

-	Monsieur	Serge	Imboden
-	Monsieur	Dominique	Luyet
-	Monsieur	Eric	Imstepf
-	Madame	Miriam	Scaglione
-	Monsieur	Roland	Schegg
-	Monsieur	Eduard	Brogli
-	Monsieur	René	Imoberdorf
-	Monsieur	Andreas	Maurer
-	Monsieur	Christoph	Krönig
-	Monsieur	Anton	Karlen
-	Monsieur	Jahan	Wenger
-	Monsieur	Pascal	Bovey
-	Monsieur	Hans-Peter	Zeiter
-	Madame	Anny	Bétrisey
-	Mademoiselle	Karine	Boson
-	Madame	Delphine	Arlettaz

J'aimerais également remercier toutes les personnes qui ont répondu à mon questionnaire quantitatif, étant donné qu'il était anonyme, il ne m'est pas possible de citer tous les noms.

Sans ces personnes qui ont pu m'accorder un peu de leur temps, que ce soit par des entretiens, des e-mails ou des téléphones, il ne m'aurait pas été possible d'accomplir mon travail et d'avancer dans mes recherches ou dans la rédaction de ce dossier, de manière optimale.

22. Attestation

"Je déclare, par ce document, que j'ai effectué le travail de bachelor ci-annexé seule, sans autre aide que celles dûment signalées dans les références, et que je n'ai utilisé que les sources expressément mentionnées. Je ne donnerai aucune copie de ce rapport à un tiers sans l'autorisation conjointe du Responsable de Filière et du professeur chargé du suivi du travail de bachelor, y compris au partenaire de recherche appliquée avec lequel j'ai collaboré. »

Sierre, juillet 2010

Jean Bétrisey

23. Bibliographie figures

Figure 1

Photo illustrant la ville de Viège

www.lonza.ch / <http://www.lonza.com/group/en/company/sites/europe/visp/visp.-ParSys-0001-Image.ParSysimage.gif>

Figure 2

Photo illustrant le château de Stockalper

www.all-free-photos.com / <http://www.all-free-photos.com/show/showphoto.php?idph=PI1360&lang=fr>

Figure 3

Photo illustrant la vallée de Conches

www.wikipedia.org /

http://www.google.ch/imgres?imgurl=http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/88/Karte_Gemeinden_des_Bezirks_Goms.png&imgrefurl=http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Karte_Gemeinden_des_Bezirks_Goms.png&usq=__8QtHNLj6XKr8TyZBySW3Jvamks=&h=919&w=1003&sz=171&hl=fr&start=13&um=1&itbs=1&tbnid=jx5v6VoY5dBePM:&tbnh=137&tbnw=149&prev=/images%3Fq%3Dgoms%26um%3D1%26hl%3Dfr%26sa%3DN%26tbs%3Disch:1

Figure 4

Photo illustrant le glacier d'Aletsch

www.linternaute.com / <http://www.linternaute.com/nature-animaux/magazine/photo/la-nature-ne-tient-pas-compte-de-nos-frontieres/image/aletsch-275280.jpg>

Figure 5

Photo illustrant Zermatt

<http://apresski.files.wordpress.com> / http://apresski.files.wordpress.com/2008/12/zermatt_night-lights.jpg

Figure 6

Photo illustrant l'Heida

www.lesvinsduvalais.ch / www.lesvinsduvalais.ch/.../04/savagnin_popup.jpg

Figure 7

Photo illustrant le safran

www.mund.ch / www.mund.ch/.../safranernte/safranbluete1

Figure 8

Photo illustrant les « Tschäggätä »

www.myswitzerland.ch / images.gadmin.ch/.../detailwide/Roitschaegga.jpg

Figure 9

Photo illustrant Saas-Fee

www.skirebel.ch / www.skirebel.com/.../2009/10/saas-fee-snow.jpg

Figure 10

Photo illustrant St-Niklaus

www.myswitzerland.ch / <http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/graechen-st-nicolas.html>

Figure 11

Photo illustrant l'activité thermique de Loèche-les-Bains

[www.lenouvelliste.ch /](http://www.lenouvelliste.ch/)

http://www.lenouvelliste.ch/multimedia/images/img_traitees/2008/11/943155_detail_popup.jpg

Figure 12

Photo illustrant le bois de Finges

[www.onthesnow.com /](http://www.onthesnow.com/) http://www.onthesnow.com/ots/community/img_news/7792_1_lg.jpg

Figure 13

Comparaison de la structure de l'emploi en Valais avec la Suisse, le canton de Berne et l'Oberland bernois

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 38 , Rütter and Partner, 2001,

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 14

Comparaison de la structure économique valaisanne avec la Suisse, le canton de Berne et l'Oberland bernois

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 40 , Rütter and Partner, 2001,

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 15

Structure des hôtes en Valais et dans ses trois régions en moyenne annuelle

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 67 , Rütter and Partner, 2001,

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 16

Provenance des excursionnistes en Valais et dans ses trois régions

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 70 , Rütter and Partner, 2001,

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 17

Différences saisonnières dans la part des excursionnistes en Valais

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 68 , Rütter and Partner, 2001,

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 18

Dépenses journalières moyennes des hôtes hébergés et des excursionnistes en Valais et dans ses trois régions

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 73 , Rütter and Partner, 2001

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 19

Dépenses journalières des hôtes à l'hôtel, hébergés dans leur propre chalet ou appartement de vacances, en Valais et dans ses trois régions

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 74 , Rütter and Partner, 2001

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 20

Différences saisonnières dans les dépenses journalières des catégories d'hôtes en Valais

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 75 , Rütter and Partner, 2001

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 21

Répartition régionale de la demande touristique totale

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 81 , Rütter and Partner, 2001

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 22

Répartition régionale de la demande touristique nette et parts des différentes catégories d'hôtes
Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 82 , Rütter and Partner, 2001
www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 23

Répartition saisonnière de la demande touristique nette
Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 84 , Rütter and Partner, 2001
www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 24

Photo de l'inauguration du tunnel du Lötschberg (1913)
[www.bls.ch /](http://www.bls.ch/)
<http://personenverkehr.ch/f/bahn/linie-express-loetsch-ge.php>

Figure 25

Schéma du tracé du tunnel de base du Lötschberg
Le tunnel de base du Lötschberg– les premiers enseignements après presque une année d'exploitation,
François Vuilleumier, BG Ingénieurs Conseils SA Lausanne
www.transpirenaica.org/comun/.../doc/.../Vuilleumier.pdf

Figure 26

Tableau des gains de temps réalisés depuis Viège
[www.swissinfo.ch /](http://www.swissinfo.ch/)
http://www.swissinfo.ch/fre/societe/Dans_lattente_des_retombes_de_Loetschberg.html?cid=5921644

Figure 27

Tableau des effets attendus par l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg
NEAT am Lötschberg Konsequenzen für den Walliser Tourismus – Bericht – Prof. Dr. Bieger

Figure 28

Choix des moyens de transports en hiver
Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 53 , Rütter and Partner, 2001
www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 29

Choix des moyens de transports en été
Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 54 , Rütter and Partner, 2001
www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 30

Tableau des permis de construire délivrés par la ville de Brigue
Source : M. Dr. Eduard Brogli

Figure 31

Graphique de l'évolution du taux de chômage pour le Haut-Valais (selon tableau Excel)
Sources : Etat du Valais
<http://www.vs.ch/navig/navig.asp?MenuID=21518&RefMenuID=0&RefServiceID=0>

Figure 32

Tableau des variations du nombre de voyageurs en gare de Viège
Source : Andreas Maurer, CFF

Figure 33

Tableau des variations du nombre de voyageurs en gare de Brigue
Source : Andreas Maurer, CFF

Figure 34

Tableau des évolutions des recettes dans les gares

Source : Andreas Maurer, CFF

Figure 35

Parcours effectué par le Matterhorn Gotthard Bahn

[www.matterhorngotthardbahn.ch /](http://www.matterhorngotthardbahn.ch/)

http://www.matterhorngotthardbahn.ch/de/reiseinformationen/karte_strecke/Pages/default.aspx

Figure 36

Tableau du nombre de clients total MGBahn

Source : Christoph Kronig MGBahn

Figure 37

Tableau du nombre de clients (Zermatt) MGBahn

Source : Christoph Kronig MGBahn

Figure 38

Tableau du nombre de kilomètres parcourus par MGBahn

Source : Christoph Kronig MGBahn

Figure 39

Tableau statistique MGBahn

Source : Christoph Kronig MGBahn (Power Point)

Figure 40

Tableau des augmentations des lignes postales

Source : Anton Karlen, PostAuto

Figure 41

Tableau des lignes les plus fréquentées

Source : Anton Karlen, PostAuto

Figure 42

Liste des pays représentés par les arrivées et nuitées

Source : OFS, tableau Excel

Figure 43

Tableau des variations des arrivées et nuitées totales

Source : OFS, tableau Excel

Figure 44

Tableau des 4 pays les plus importants en terme d'arrivées et de nuitées

Source : OFS, tableau Excel

Figure 45

Tableau des nuitées et arrivées totales par district

Source : OFS, tableau Excel

Figure 46

Tableau des variations par années des arrivées et nuitées pour le district de Brigue

Source : OFS, tableau Excel

Figure 47

Tableau des deux pays les plus importants en terme d'arrivées et de nuitées pour le district de Brigue

Source : OFS, tableau Excel

Figure 48

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle suisse pour le district de Brigue

Source : OFS, tableau Excel

Figure 49

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle allemande pour le district de Brigue

Source : OFS, tableau Excel

Figure 50

Tableau des variations par années des arrivées et nuitées pour le district de Conches

Source :OFS, tableau Excel

Figure 51

Tableau des deux pays les plus importants en terme d'arrivées et de nuitées pour le district de Conches

Source : OFS, tableau Excel

Figure 52

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle suisse pour le district de Conches

Source : OFS, tableau Excel

Figure 53

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle allemande pour le district de Conches

Source : OFS, tableau Excel

Figure 54

Tableau des variations par années des arrivées et nuitées pour le district de Loèche

Source :OFS, tableau Excel

Figure 55

Tableau des trois pays les plus importants en terme d'arrivées et de nuitées pour le district de Loèche

Source : OFS, tableau Excel

Figure 56

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle suisse pour le district de Loèche

Source : OFS, tableau Excel

Figure 57

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle allemande pour le district de Loèche

Source : OFS, tableau Excel

Figure 58

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle italienne pour le district de Loèche

Source : OFS, tableau Excel

Figure 59

Tableau des variations par années des arrivées et nuitées pour le district de Rarogne

Source :OFS, tableau Excel

Figure 60

Tableau des deux pays les plus importants en terme d'arrivées et de nuitées pour le district de Rarogne

Source : OFS, tableau Excel

Figure 61

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle suisse pour le district de Rarogne

Source : OFS, tableau Excel

Figure 62

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle allemande pour le district de Rarogne

Source : OFS, tableau Excel

Figure 63

Tableau des variations par années des arrivées et nuitées pour le district de Viège

Source : OFS, tableau Excel

Figure 64

Tableau des quatre pays les plus importants en terme d'arrivées et de nuitées pour le district de Viège

Source : OFS, tableau Excel

Figure 65

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle suisse pour le district de Viège

Source : OFS, tableau Excel

Figure 66

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle allemande pour le district de Viège

Source : OFS, tableau Excel

Figure 67

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle japonaise pour le district de Viège

Source : OFS, tableau Excel

Figure 68

Tableau des arrivées et nuitées de la clientèle anglaise pour le district de Viège

Source : OFS, tableau Excel

Figure 69

Tableau des variations moyennes par district pour 2008 – 2009

Source : OFS, tableau Excel

Figure 70

Tableau des variations moyennes des arrivées par district, entre 2008 – 2009 et 2006 – 2007

Source : OFS, tableau Excel

Figure 71

Tableau des variations moyennes des nuitées par district, entre 2008 – 2009 et 2006 – 2007

Source : OFS, tableau Excel

Figure 72

Tableau des variations moyennes par district de la clientèle suisse pour 2008 – 2009

Source : OFS, tableau Excel

Figure 73

Tableau des variations moyennes des arrivées par district de la clientèle suisse, entre 2008 – 2009 et 2006 – 2007

Source : OFS, tableau Excel

Figure 74

Tableau des variations moyennes des nuitées par district de la clientèle suisse, entre 2008 – 2009 et 2006 – 2007

Source : OFS, tableau Excel

Figure 75

Tableau des variations moyennes par district de la clientèle allemande pour 2008 – 2009

Source : OFS, tableau Excel

Figure 76

Tableau des variations moyennes des arrivées par district de la clientèle allemande, entre 2008 – 2009 et 2006 – 2007

Source : OFS, tableau Excel

Figure 77

Tableau des variations moyennes des nuitées par district de la clientèle allemande, entre 2008 – 2009 et 2006 – 2007

Source : OFS, tableau Excel

Figure 78

Tableau des évolutions des arrivées par district pour le premier trimestre 2010

Source : OFS, tableau Excel

Figure 79

Tableau des évolutions des nuitées par district pour le premier trimestre 2010

Source : OFS, tableau Excel

Figure 80

Tableau des acteurs interviewés

Source : institut tourisme, tableaux Excel

Figure 81

Taux de réponses par secteurs

Source : questionnaire sphinx

Figure 82

Taux de réponses par régions

Source : questionnaire sphinx

Figure 83

Tableau du choix de réponse concernant le taux d'occupation

Source : questionnaire sphinx

Figure 84

Tableau des réponses reçues concernant le taux d'occupation

Source : questionnaire sphinx

Figure 85

Graphique de l'évolution du taux d'occupation

Source : questionnaire sphinx

Figure 86

Tableau détaillé des réponses concernant le taux d'occupation

Source : questionnaire sphinx

Figure 87

Tableau du choix de réponse concernant le chiffre d'affaire

Source : questionnaire sphinx

Figure 88

Tableau des réponses reçus concernant le chiffre d'affaire

Source : questionnaire sphinx

Figure 89

Graphique de l'évolution du chiffre d'affaire

Source : questionnaire sphinx

Figure 90

Tableau détaillé des réponses concernant le chiffre d'affaire

Source : questionnaire sphinx

Figure 91

Tableau du choix de réponse concernant les tarifs

Source : questionnaire sphinx

Figure 92

Tableau des réponses reçues concernant les tarifs

Source : questionnaire sphinx

Figure 93

Graphique de l'évolution des tarifs

Source : questionnaire sphinx

Figure 94

Tableau détaillé des réponses concernant les tarifs

Source : questionnaire sphinx

Figure 95

Tableau des raisons de modifications des tarifs

Source : questionnaire sphinx

Figure 96

Tableau des réponses concernant le publicité faite

Source : questionnaire sphinx

Figure 97

Tableau des réponses reçues concernant le montant alloué à la publicité

Source : questionnaire sphinx

Figure 98

Tableau du choix de réponse concernant la variation du montant alloué à la publicité

Source : questionnaire sphinx

Figure 99

Tableau des réponses reçus concernant la variation du montant alloué à la publicité

Source : questionnaire sphinx

Figure 100

Graphique des variations des montants alloués à la publicité

Source : questionnaire sphinx

Figure 101

Tableau des animations mises en place pour attirer des touristes

Source : questionnaire sphinx

Figure 102

Tableau des estimations reçues concernant la part de clientèle journalière

Source : questionnaire sphinx

Figure 103

Tableau des réponses reçues concernant la variation de la part de la clientèle journalière

Source : questionnaire sphinx

Figure 104

Tableau du choix de réponse concernant l'impression sur le tunnel de base du Lötschberg

Source : questionnaire sphinx

Figure 105

Tableau des réponses reçues concernant l'impression sur le tunnel de base du Lötschberg

Source : questionnaire sphinx

Figure 106

Tableau des raisons justifiant l'impression sur le tunnel de base du Lötschberg

Source : questionnaire sphinx

Figure 107

Tableau des réponses reçues concernant le tunnel représente-t-il un apport de touristes

Source : questionnaire sphinx

Figure 108

Tableau des raisons justifiant si le tunnel représente un apport de touristes ou non

Source : questionnaire sphinx

Figure 109

Tableau du choix de réponse concernant la saison durant laquelle le tunnel draine le plus de clientèle

Source : questionnaire sphinx

Figure 110

Tableau des réponses reçues concernant la saison durant laquelle le tunnel draine le plus de clientèle

Source : questionnaire sphinx

Figure 111

Tableau des raisons justifiant quand est-ce que le tunnel draine le plus de clientèle

Source : questionnaire sphinx

Figure 112

Tableau des réponses reçues concernant l'estimation de la part de touristes voyageant en train

Source : questionnaire sphinx

Figure 113

Tableau des réponses concernant l'aménagement du deuxième tube du tunnel

Source : questionnaire sphinx

Figure 114

Tableau des réponses justifiant s'il faut aménager ou non le deuxième tube du tunnel

Source : questionnaire sphinx

Figure 115

Tableau des nuitées totales par années et par districts

Source : OFS, tableau Excel

Figure 116

Tableau des recettes réalisées par les dépenses des hôtes hébergés à l'hôtel depuis l'ouverture du tunnel

Source : OFS, tableau Excel

Source : Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 74 , Rütter and Partner, 2001

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

Figure 117

Tableau des recettes réalisées par les dépenses des hôtes hébergés à l'hôtel, avant l'ouverture du tunnel

Source : OFS, tableau Excel

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, p. 73 , Rütter and Partner, 2001

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

23. Sources

Ouvrages, brochures et articles

Le tourisme en Valais, étude sur la valeur ajoutée, Rütter and Partner, 2001

www.vs.ch/Press/DS_3/CP.../CPF110601_RUETTER.pdf

NEAT am Lötschberg, Konsequenzen für den Walliser Tourismus, Universität St.Gallen, Prof. Dr. Thomas Bieger, April 2004

www.alexandria.unisg.ch/EXPORT/DL/30940.pdf

Histoire du Valais, Annales valaisannes 2000-2001, Tome 3 , les mutations socio-économiques, le tourisme

Valais = Wallis, chambre valaisanne de commerce, 1993

Destination tourisme, pour mieux le connaître, en vivre, Stéphane Dayer, 1998 (p.44) / http://www.ecole-economie.ch/upload/files/Destination_Tourisme_F_partie_3.pdf

Les trajectoires de développement touristique en Valais et le problème des lits froids : une analyse en termes de coalitions de croissance, Sophie Duverney, 2007

Construction d'une Industrie touristique aux 19 et 20^{ème} siècles , Laurent Tissot, 2003 (p.42)

Le tunnel de base du Lötschberg– les premiers enseignements après presque une année d'exploitation, François Vuilleumier, BG Ingénieurs Conseils SA Lausanne

Le Nouvelliste :500 touristes de plus par jour

N°85, 13.04.2007, Pascal Claivaz, p.21

Le Nouvelliste :Lötschberg : nombreux espoirs et rares inquiétudes

N°136, 15.06.2007, Paul Vetter, p.2-3

Le Nouvelliste : Et si la vignette finançait le train ?

N°7, 10.01.2008, Pierre Mayoraz, p.6

Le Nouvelliste : Le Lötschberg cartonne

N°44, 22.02.2008, Pascal Claivaz, p.7

Le Nouvelliste : Il faut finir le tunnel du Lötschberg

N°109, 12.05.2009, Pascal Claivaz, p.11

Le Nouvelliste : La NLFA Lötschberg profite à toute la région

N°19, 25.01.2010, Pascal Claivaz, p.24

Le Nouvelliste : Lötschberg complet

N°63, 17.03.2010, Pascal Claivaz, p.5

Le Nouvelliste :Banzai sur le double tunnel

N°103, 05.05.2010, Pascal Claivaz, p.30

Sites web

[www.annuaire-mairie.fr / http://www.annuaire-mairie.fr/ville-viege.html](http://www.annuaire-mairie.fr/ville-viege.html)

[www.tourismesuisse.ch / http://www.tourismesuisse.com/valais/villes-villages/ville/f_b_1_0_423-Viege-Visp-en-allemand.html](http://www.tourismesuisse.ch/valais/villes-villages/ville/f_b_1_0_423-Viege-Visp-en-allemand.html)

[www.myswitzerland.ch / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/viege-rund-um-visp.html](http://www.myswitzerland.ch/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/viege-rund-um-visp.html)

[www.visp.ch / http://www.visp.ch/index.cfm?setNAV_b=38](http://www.visp.ch/index.cfm?setNAV_b=38)

[www.annuaire-mairie.fr / http://www.annuaire-mairie.fr/ville-brigue-glis.html](http://www.annuaire-mairie.fr/ville-brigue-glis.html)

[www.myswitzerland.ch / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/brigue.html](http://www.myswitzerland.ch/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/brigue.html)

[www.tourismesuisse.ch / http://www.tourismesuisse.com/valais/villes-villages/ville/f_b_1_0_424-Brigue.html](http://www.tourismesuisse.ch/valais/villes-villages/ville/f_b_1_0_424-Brigue.html)

[www.swisscastle.ch / http://www.swisscastles.ch/valais/brig/default.htm](http://www.swisscastle.ch/valais/brig/default.htm)

[www.brig-belalp.ch / http://www.swisscastles.ch/valais/brig/default.htm](http://www.brig-belalp.ch/valais/brig/default.htm)

[www.brig-glis.ch / http://www.brig.ch/wirtschaft.php](http://www.brig-glis.ch/wirtschaft.php)

[www.goms.ch / http://www.goms.ch/fr/index.php](http://www.goms.ch/fr/index.php)

[www.annuaire-mairie.fr / http://www.annuaire-mairie.fr/district-conches.html](http://www.annuaire-mairie.fr/district-conches.html)

[www.goms.ch / http://www.goms.ch/decouvertes/glacierdaletsch.php](http://www.goms.ch/decouvertes/glacierdaletsch.php)

[www.landschaftspark-binntal.ch / http://www.landschaftspark-binntal.ch/franzoesisch.php](http://www.landschaftspark-binntal.ch/franzoesisch.php)

[www.musikdorf.ch / https://www.musikdorf.ch/e/index.php](https://www.musikdorf.ch/e/index.php)

[www.myswitzerland.com / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/riederalp.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/riederalp.html)

[www.myswitzerland.com / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/bettmeralp.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/bettmeralp.html)

[www.brig-belalp / http://www.brig-belalp.ch/service/prospektedownloaden/francais.pdf](http://www.brig-belalp.ch/service/prospektedownloaden/francais.pdf)

[www.fiesch.ch / http://www.fiesch.ch/lieux/fiescheralp.php](http://www.fiesch.ch/lieux/fiescheralp.php)

[www.zermatt.ch / http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/zermatt](http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/zermatt)

[www.myswitzerland.com / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/zermatt.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/zermatt.html)

[www.zermatt.ch / http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/taesch](http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/taesch)

[www.zermatt.ch / http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/randa](http://www.zermatt.ch/fr/page.cfm/zermatt_cervin/destination/randa)

[www.myswitzerland.com / http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/viege-rund-um-visp.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/viege-rund-um-visp.html)

[www.lesvinsduvalais.ch / http://www.lesvinsduvalais.ch/fr/cepages/le-paien-ou-heida-savagnin-blanc-0-84](http://www.lesvinsduvalais.ch/fr/cepages/le-paien-ou-heida-savagnin-blanc-0-84)

[www.agrivalais.ch / http://www.agrivalais.ch/fr/produits/safran.asp](http://www.agrivalais.ch/fr/produits/safran.asp)

[www.swisscastles.ch / http://www.swisscastles.ch/valais/raron/default.htm](http://www.swisscastles.ch/valais/raron/default.htm)

[www.myswitzerland.ch http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/buerchen-moosalp.html](http://www.myswitzerland.com/fr/destinations/localites/lieux-de-villegiature-en-suisse/buerchen-moosalp.html)

[www.tourismesuisse.com / http://www.tourismesuisse.com/valais/station/ski-montagne/f_b_1_0_395-Lotschental-Vallee.html](http://www.tourismesuisse.com/valais/station/ski-montagne/f_b_1_0_395-Lotschental-Vallee.html)

[www.valais.ch / http://www.valais.ch/fr/destinations.cfm?category=DestinationsVS&subcat=DestinationsAllVS&id=109870](http://www.valais.ch/fr/destinations.cfm?category=DestinationsVS&subcat=DestinationsAllVS&id=109870)

[www.valais.ch / http://www.valais.ch/fr/destinations.cfm?category=DestinationsVS&subcat=DestinationsAllVS&id=109870](http://www.valais.ch/fr/destinations.cfm?category=DestinationsVS&subcat=DestinationsAllVS&id=109870)

[www.saastal.ch / http://www.saastal.ch/fr/page.cfm/RegionSF](http://www.saastal.ch/fr/page.cfm/RegionSF)

[www.tourismesuisse.com / http://www.tourismesuisse.com/valais/station/ski-montagne/f_b_1_0_393-Grachen.html](http://www.tourismesuisse.com/valais/station/ski-montagne/f_b_1_0_393-Grachen.html)

[www.tourismesuisse.com / http://www.tourismesuisse.com/valais/villes-villages/village/f_b_1_0_1369-St-Niklaus.html](http://www.tourismesuisse.com/valais/villes-villages/village/f_b_1_0_1369-St-Niklaus.html)

[www.st-niklaus.ch / http://st-niklaus.ch/sites/content/view/55/179/](http://st-niklaus.ch/sites/content/view/55/179/)

[www.leukerbad.ch / http://www.leukerbad.ch/fr/page.cfm/Region?nav=7](http://www.leukerbad.ch/fr/page.cfm/Region?nav=7)

[www.pfyn-finges.ch / http://www.pfyn-finges.ch/fr/](http://www.pfyn-finges.ch/fr/)

[www.vs.ch / http://www.vs.ch/encyclo/navig.asp?mnu=know&idRubrique=1402&idLangue=1](http://www.vs.ch/encyclo/navig.asp?mnu=know&idRubrique=1402&idLangue=1)

[www.blos.ch http://www.bls.ch/f/unternehmen/blsag-profil2008.pdf](http://www.bls.ch/f/unternehmen/blsag-profil2008.pdf)

www.swissworld.org

[www.bls.ch / http://personenverkehr.ch/f/infrastruktur/neat-bauwerk.php](http://personenverkehr.ch/f/infrastruktur/neat-bauwerk.php)

[www.sommets-tourisme.org / http://www.sommets-tourisme.org/f/sommetsG/huitieme-sommet/actes/seppey.html](http://www.sommets-tourisme.org/f/sommetsG/huitieme-sommet/actes/seppey.html) / conférence de M. Seppey

[www.swisstourfed.ch / http://www.swisstourfed.ch/files/tourismus/nachhaltigkeit_fr/82742-Nachhaltigkeit%20konkret_V4%20franz.pdf](http://www.swisstourfed.ch/files/tourismus/nachhaltigkeit_fr/82742-Nachhaltigkeit%20konkret_V4%20franz.pdf) ,Formes concrètes de développement durable

[www.lematin.ch / http://www.lematin.ch/flash-info/economie/lonza-detaille-restructuration-prevoit-30-licenciements](http://www.lematin.ch/flash-info/economie/lonza-detaille-restructuration-prevoit-30-licenciements)

Le Nouvelliste, 13.10.2009 http://www.lenouvelliste.ch/fr/news/economie/quand-l-immobilier-fait-boom_15-167150

[www.matterhorngotthardbahn.ch / http://www.matterhorngotthardbahn.ch/de/footer/ueber_mgbahn/betriebsdaten/Pages/default.aspx](http://www.matterhorngotthardbahn.ch/de/footer/ueber_mgbahn/betriebsdaten/Pages/default.aspx)

[www.bav.admin.ch / http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=34336](http://www.news.admin.ch/message/index.html?lang=fr&msg-id=34336)

[www.teletext.ch / http://www.teletext.ch/TSR1/128-00.html](http://www.teletext.ch/TSR1/128-00.html)

24. Annexes

- 1) Charte du développement durable (FST)
- 2) Questionnaires avec réponses des villes de Brigue et Viège
 - a. Questions et réponses de la ville de Viège
 - b. Questions et réponses de la ville de Brigue
 - c. Bilan des réponses des deux villes
- 3) E-mail d'Andreas Maurer (CFF)
- 4) Communiqué pour les médias (k-rail)
- 5) Questionnaire avec réponse MGBahn
- 6) Questionnaire avec réponse PostAuto
- 7) Fichier Excel des arrivées et nuitées du Haut-Valais (OFS)
- 8) Questionnaire sphinx
 - a. Questionnaire en français
 - b. Questionnaire en allemand
- 9) Lettre de soutien de l'état du Valais
- 10) Fichier Excel regroupant les réponses concernant le % voyageant en train
- 11) Procès-verbal de l'entretien avec M. Brogli
- 12) Procès-verbal de l'entretien avec M. Zeiter
- 13) Procès-verbal de l'entretien avec M. Bovey
- 14) Heures effectuées

Annexe N° 2.A

Questionnaire et réponses ville de Viège

Hier sind einige Fragen, (die Auskünfte dass ich brauche), die wäre ich Ihnen dankbar zu ausfüllen

Im Voraus vielen Dank für Ihre Hilfe.

(Entschuldigen Sie mich bitte, für die deutsche-fehler)

Hat die Eröffnung des Tunnels einen Einfluss auf die Arbeitsplätze bzw. die Rate der Arbeitslosigkeit?

Die Eröffnung des Tunnels hat Einfluss auf die Zahl der Arbeitsplätze. Es haben sich neue Betriebe angesiedelt, die ohne den Tunnel wohl nicht ins Oberwallis gekommen wären.

Da der neue Tunnel auch grosse Auswirkungen auf den Tourismus hat, sind sicher auch hier neue Arbeitsplätze entstanden.

Was ist die Veränderung der Arbeitslosenquote (von 2005 bis 2009)-Ebene bis 2005 um die Entwicklung der Arbeitslosigkeit zu vergleichen, vor und nach der Eröffnung des Tunnels.

Bereits seit 2000 ist die Arbeitslosenquote in Visp und im Oberwallis nur knapp über 2 %. Dieser Wert hat sich auch seit der Eröffnung des Tunnels nicht wesentlich verändert. Im Oberwallis hat sich die Wirtschaftskrise bis jetzt kaum bemerkbar gemacht.

Was waren die Auswirkungen des Tunnels auf die Zahl der Einwohner, gab es Neuzugänge?

2006 hatte Visp 6511 Einwohner. Bis Ende 2009 stieg die Zahl auf 6789.

Was ist die Entwicklung der Ankünfte (2005 bis 2009)-Ebene bis 2005 um die Entwicklung der Ankünfte zu vergleichen, vor und nach der Eröffnung des Tunnels.

Zwischen 1995 und 2005 ist die Zahl der Einwohner von Visp relativ schwach angestiegen. Seit 2005 spürt man wieder einen deutlicheren Anstieg. Ob das auf die NEAT zurückzuführen ist, ist nur schwer zu beurteilen.

Wenn ja, wie viele Menschen, welche Nationalität, welcher Herkunft sie sind?

In Visp lassen sich Leute aus vielen europäischen Ländern nieder, weil es hier momentan grosse Baustellen (Autobahn, Rhonekorrektur..) gibt und die Lonza Holding in Visp ihren wichtigsten Standort hat.

Die meisten Zuzüger kommen aus Ex-Jugoslawien, Deutschland und Österreich.

Was ist die Entwicklung der Zahl der Beschäftigten in der Deutsch-Schweizer und leben in Visp?

Die Zahl der Deutsch-Schweizer hat in Visp nicht stark zugenommen.

Was hat die Entwicklung der Baugenehmigungen (von 2005 bis 2009) Ebene bis 2005, um Veränderungen in der Anzahl der erteilten Baugenehmigungen zu vergleichen, vor und nach der Eröffnung des Tunnels.

Seit 2005 haben die Baugesuche in Visp stark zugenommen. Der Hauptgrund liegt darin, dass jetzt auch institutionelle Anleger wie z.B. Pensionskassen in Visp investieren. Momentan sind allein 220 Mietwohnungen genehmigt; 140 davon sind bereits im Bau.

Was ist der Anteil der Hauptwohnsitze und Zweitwohnungen?

In Visp gibt es praktisch keine Zweitwohnungen, weil Visp in erster Linie ein Industrie- und Gewerbeort ist.

Welche Herkunft für den Einbau ? (ZB: Jahr 2008: 25 Berner Hauptwohnsitze, 12 Zürcher Zweitwohnungen)

-

Ist die Eröffnung des Tunnels verursacht für die Öffnung oder Schließung von Unternehmen?

In Visp wurden in den letzten Jahren verschiedene neue Gewerbebetriebe und Dienstleistungsbetriebe gegründet.

Was ist die Zahl der neuen Unternehmen oder Geschäft, die geschlossen oder öffnen haben? (Seit 2005)

Es gab etwa 10 neue Betriebe. Geschlossen wurden praktisch keine.

Gibt es Auswirkungen der Verschmutzung,(Lärm) des Tunnels? Was sind Sie?

Die Zahl der Züge hat sich stark vergrössert. Dadurch ist natürlich die Lärmbelastung gestiegen.

Was ist die Veränderung der Verschmutzung ?

Wir stellen kaum negative Folgen fest, weil überall in den Wohngebieten Lärmschutzwände errichtet wurden.

Insgesamt gesehen, was die Auswirkungen der Öffnung des Tunnels für die Stadt Visp sind?

Allgemein kann man sagen, dass sich der Lötschbergbasis-Tunnel auf Visp faktisch nur positiv ausgewirkt hat. Dazu ein paar Beispiele:

- Bahnhofgebäude wurde zum attraktiven Einkaufs- und Dienstleistungszentrum mit ca. 170 Arbeitsplätzen
- Grosse Nachfrage nach Mietwohnungen
- Zunahme der Bautätigkeit
- Interesse von institutionellen Anlegern steigt
- Zunahme der Wohnbevölkerung
- Bahnhofumgebung beginnt sich stark zu entwickeln (Neubau und Ausbau von Geschäften und Banken, Neue Wohnungen, Ausbau der Berufsschule, Ansiedlung von neuen Dienstleistungsbetrieben..)
- Zunehmende Passantenfrequenzen

Baugesuche 2006 = 194

Baugesuche 2007 = 252

Baugesuche 2008 = 259

Baugesuche 2009 = 288

Was ist der Anteil der Hauptwohnsitze und Zweitwohnungen?

Der Anteil am Zweitwohnungsbau ist in Brig-Glis nach wie vor tief.

Welche Herkunft für den Einbau ? (ZB: Jahr 2008: 25 Berner Hauptwohnsitze, 12 Zürcher Zweitwohnungen)

Unbekannt.

Ist die Eröffnung des Tunnels verursacht für die Öffnung oder Schließung von Unternehmen?

Nur geringfügige Auswirkungen.

Was ist die Zahl der neuen Unternehmen oder Geschäft, die geschlossen oder öffnen haben? (Seit 2005)

Beantwortet.

Gibt es Auswirkungen der Verschmutzung,(Lärm) des Tunnels? Was sind Sie?

Die Auswirkungen insbesondere die Lärmimmissionen sind insgesamt tiefer als erwartet oder befürchtet. Ausserdem konnte ein umfassendes Lärmschutzprogramm realisiert werden.

Was ist die Veränderung der Verschmutzung ?

Beantwortet.

Insgesamt gesehen, was die Auswirkungen der Öffnung des Tunnels für die Stadt Brig sind?

Die Eröffnung der NEAT Lötschberg ist für Brig-Glis durchwegs positiv zu werten. Insbesondere stellen wir wertvolle Impulse im Tourismus, insbesondere eine starke Zunahme der Tagesausflüger, fest. Umgekehrt ist die Region Bern – aber auch Zürich, Basel usw. – mit dem öffentlichen Verkehr von Brig aus wesentlich schneller erreichbar. Die damit verbundene Öffnung und stärkere Anbindung nach Norden ist aus unserer Sicht sehr zu begrüßen.

Annexe N° 2.C

Bilan des réponses de Viège et Brigue (traduit)

Voici, quelques questions que je vous serai reconnaissant de compléter.

D'avance, merci beaucoup pour votre aide précieuse.

.....

Est-ce que l'ouverture du tunnel a eu un impact sur les emplois, respectivement sur le taux de chômage ?

Globalement, le chômage reste bas à Viège et à Brigue. Cependant, de nouvelles entreprises, une dizaine pour Viège (arrivées grâce au tunnel) ont créé de nouvelles places de travail. De plus, l'impact sur le tourisme est aussi important et a contribué à créer des emplois.

Quelle est l'évolution du taux de chômage, (2005 à 2009) l'échelle part de 2005, afin de pouvoir comparer l'évolution du chômage, par rapport à avant et après l'ouverture du tunnel.

Globalement, le taux de chômage est bas dans le haut-valais, pas de changement significatif. De plus, la crise économique est à peine perceptible pour la partie alémanique du canton.

Quel a été l'impact du tunnel sur le nombre d'habitants, y a-t-il eu de nouveaux arrivages ?

L'augmentation reste constante depuis quelques années, une partie est certainement due au tunnel, mais il n'est pas possible d'établir clairement quelle part l'est.

Quelle est l'évolution des arrivages, (2005 à 2009) l'échelle part de 2005, afin de pouvoir comparer l'évolution des arrivages, par rapport à avant et après l'ouverture du tunnel.

À Viège, le nombre d'habitant est passé de 6511 (2006) à 6789 (2009). le nombre d'habitants de Viège été relativement faible. Depuis 2005, on se sent à nouveau une augmentation plus prononcée. Que ce soit en raison de la NLFA est difficile à évaluer. Pour Brigue, le nombre est constant, mais pas possible de dire si l'augmentation est due à la NLFA.

Si oui, combien de personnes, de quelle nationalité, de quelle origine sont-elles ?

Une partie des personnes sont des valaisans provenant des environs des villes. L'afflux d'allemand est relativement important à Brigue (a dépassé celui des italiens), mais ceci est principalement du aux entreprises du domaine médicale plutôt qu'au tunnel. Pour Viège, la plupart des nouveaux arrivants proviennent de l'ex-Yougoslavie, Allemagne, Autriche.

Quelle est l'évolution du nombre de personnes travaillant en Suisse-Allemande et résidant en ville ?

Le nombre de suisse-allemand n'a pas sensiblement augmenté, il se peut qu'il y en ai qui travaille en Suisse-allemande et garde leur domicile dans la région.

Quelle a été l'évolution des permis de construction (2005 à 2009) l'échelle part de 2005, afin de pouvoir comparer l'évolution du nombre de permis délivrés, par rapport à avant et après l'ouverture du tunnel.

Brigue :

Baugesuche 2005 = 258

Baugesuche 2006 = 194

Baugesuche 2007 = 252

Baugesuche 2008 = 259

Baugesuche 2009 = 288

Viège: le nombre de construction a augmenté depuis 2005. La principale raison est que les fonds de pensions investissent actuellement à Viège. Aujourd'hui 220 appartements ont été approuvés, dont 140 sont déjà en construction.

Quelle est la part de résidences principales, et de résidences secondaires ?

Il n'y en a que très peu, car Viège et Brigue ne sont pas des lieux de « villégiature »

Quelle origine pour quelle construction ? (ex : 2008 : 25 bernois principales, 32 Zurichois secondaires)

inconnu

Est-ce que l'ouverture du tunnel a provoqué l'ouverture ou la fermeture de commerces ?

Pour Brigue, il y a seulement un effet marginal. Par contre, pour Viège, plusieurs nouvelles entreprises, et entreprises de service ont été créées.

Quel est le nombre de nouveaux commerces ou de commerces qui ont fermé ?(depuis 2005)

Environ 10 nouvelles entreprises pour Viège.

Quel est l'impact des nuisances du tunnel ?

Les effets de la pollution sonore sont heureusement plus faibles que prévus. On pourrait mettre en œuvre un programme global de réduction de bruit pour Brigue. Pour Viège, pas de conséquence négative, car des barrières antibruit ont été construites.

Globalement, quels sont les impacts de l'ouverture du tunnel pour les villes?

Brigue : L'ouverture du tunnel est très positif pour la ville. Ils fournissent un élan précieux au tourisme, avec une augmentation des touristes journaliers. On atteint également beaucoup plus vite les villes de Berne, Zürich, Bâle. L'ouverture avec le nord doit créer un lien encore plus fort.

Viège : Globalement, l'ouverture n'a que des effets positifs :

- La gare est un centre attractif et a créé 170 emplois
- Forte demande pour les loyers
- Croissance du secteur de la construction
- Intérêt grandissant des investisseurs potentiels
- Croissance de la population
- Zone de commerce qui se développe fortement (nouvelle construction et l'expansion des entreprises et des banques, de nouveaux logements, l'expansion des écoles de formation professionnelle, la création de nouvelles industries de services ..)
- Augmentation des passants

Annexe N° 3

E-Mail reçu de M. Andreas Maurer (CFF)

Guten Tag Herr Bétrisey

Ich beziehe mich auf unser Telefongespräch vom 27. Mai 2010 betreffend ihrer nachstehenden Anfrage.

Wie ich ihnen bereits erklärt habe, bestehen keine verlässlichen Zahlen zu ihren Anfrage. Nach Rücksprache mit unserer Zentrale des Fernverkehrs, kann ich ihnen nur ungefähre Pauschal-Zahlen nennen:

Frequenzen am Bahnhof Visp:

- vor Eröffnung Basistunnel: ca. 6'000 pro Tag
- nach Eröffnung Basistunnel: ca. 12'000 pro Tag. (insbesondere wegen Umsteiger nach Zermatt und Saas-Fee sowie in Richtung Sierre-Sion)
- Im Wintersportverkehr erzielen wir an Samstagen Spitzenwerte von rund 20'000 pro Tag (Ferien-Wechsel, Einsatz von mehreren Extrazügen).

Frequenzen am Bahnhof Brig:

- vor Eröffnung Basistunnel: ca. 11'000 pro Tag
- nach Eröffnung Basistunnel: ca. 9'000 pro Tag (der Rückgang hält sich in Grenzen, weil in Brig von/nach Goms umgestiegen wird und dies im Fahrplan so kommuniziert ist.)

Die Walliser Bevölkerung reist seit der Eröffnung des Basistunnel deutlich mehr mit dem Zug. Wir erzielen folgende Umsatz-Entwicklung in den Walliser Bahnhöfen:

- Brig: + 12% seit Eröffnung Basistunnel
- Visp: + 90%
- Leuk: + 26%
- Sierre: + 23%
- Sion: + 21%
- Martigny: + 18%
- St-Maurice und Monthey: + 11%
- Total Region Wallis: + 25.2% seit Eröffnung Basistunnel

Fazit: der Effekt des Basistunnel findet nicht nur im Oberwallis (Brig und Visp), sondern bis nach Martigny statt.

Seit der Eröffnung des Basistunnel reisten auch rund 25% mehr Kunden aus der Deutschschweiz mit der Bahn ins Wallis.

Das aktuelle Betriebskonzept durch den Lötschberg Basistunnel sieht eine Auslastung von 96% vor. Täglich durchqueren 42 Personenzüge und 70-80 Güterzüge den Tunnel.

Ich hoffe, ihnen mit diesen Angaben weitergeholfen zu haben.

Freundlicher Gruss aus Brig

Andreas Maurer
Chemins de fer fédéraux suisses CFF

Distribution et services
Bahnhofplatz 1, 3900 Brig
Ligne directe +41 (0)51 225 82 00
Fax +41 (0)51 225 83 10
Mobile +41 (0)79 252 15 86
andreas.maurer@sbb.ch / www.cff.ch

Annexe N° 4

Communiqué de l'état du Valais sur le projet « Rail 2030 »

Communiqué pour les médias

23 mars 2010

Projet « Rail 2030 » – position du canton du Valais

(IVS).- Le Valais est satisfait du contenu du projet Rail 2030 en ce qui concerne l'avenir de l'axe du Simplon. Mais le canton demande que l'aménagement complet de l'axe du Lötschberg soit pris en compte de manière prioritaire.

Le conseiller d'Etat Jacques Melly, en charge des transports, a pris acte de la volonté manifestée par la Confédération et les CFF d'améliorer en première priorité l'axe ferroviaire international du Simplon dans les deux variantes présentées pour « Rail 2030 ».

Le point fort de « Rail 2030 » est mis sur l'amélioration des capacités et non sur la vitesse. L'Arc lémanique - entre Genève, Lausanne et le Bas-Valais - connaîtra un accroissement du nombre de trains pour répondre à l'augmentation de la fréquentation. Celle-ci a explosé de 30% ces dernières années et va se poursuivre. Pour la ligne du Simplon et l'arc lémanique, le développement des points nodaux de Genève et Lausanne et l'agrandissement du profil pour trains à deux niveaux en Valais sont des infrastructures à mettre en œuvre en priorité.

Aménager entièrement le Lötschberg pour passer à une cadence à la demi-heure

Avec le canton de Berne, le Valais demande que la Confédération s'engage pour éliminer aussi prioritairement les goulets d'étranglement sur l'axe du Lötschberg-Simplon. En créant un « comité Lötschberg » et en soutenant des idées concrètes de financement, les responsables des transports de Berne et du Valais s'engagent résolument sur ce dossier.

La demande de transport pour les voyageurs s'est fortement développée sur cet axe. Moins de trois ans après l'inauguration du tunnel de base du Lötschberg, le nombre de trains de voyageurs qui l'empruntent est près de deux fois supérieur aux prévisions. Le trafic des marchandises a lui plus que doublé depuis l'an 2000. Les cantons souhaitent la mise en œuvre d'une offre voyageurs cadencée à la demi-heure à travers le tunnel de base. Pour cela, l'achèvement du dit tunnel est techniquement réalisable, avec des horizons de mise en service compatibles avec l'ensemble du projet « Rail 2030 ».

La Confédération doit financer ces infrastructures

Le débat sur le financement de ces grands travaux sera difficile. Les transferts de charges plus ou moins déguisés de la Confédération vers les cantons ne sont qu'un pis-aller. Ainsi rogner sur le tiers de la RPLP dévolu au Valais n'est a priori pas une bonne solution. Le financement de la majeure partie de ces infrastructures est une tâche relevant exclusivement des compétences de la Confédération. C'est donc à celle-ci, comme le veut la décision prise par les chambres fédérales en 2009, qu'il appartient de proposer des solutions réalistes, mais innovantes.

Personnes de contact : le conseiller d'Etat Jacques Melly, chef du DTEE (027 606 33 00)

Pascal Bovey, chef du Service des transports (027 606 33 90)

Annexe N° 5

Questionnaire et réponses du Matterhorn Gotthard Bahn

Questions:

Wie viele Kunden / Besucher wurden in folgenden Jahren befördert ?

- 2005 : 4.78 mio.
- 2006 : 5.29 mio.
- 2007 : 5.69 mio.
- 2008 : 6.43 mio.
- 2009 : 6.32 mio.
- 2010 : -

Was ist die Anzahl der Kunden / Besucher im Richtung Zermatt ?

- 2005 : 0.97 mio.
- 2006 : 1.01 mio.
- 2007 : 1.11 mio.
- 2008 : 1.32 mio.
- 2009 : 1.35 mio.
- 2010 : -

Was ist die tägliche Anzahl Abonnements welche in folgenden Jahren verkauft wurde ?

- 2005 : 71
- 2006 : 61
- 2007 : 49
- 2008 : 49
- 2009 : 51
- 2010 : -

Was ist die tägliche Anzahl Abonnements welche in folgenden Jahren verkauft wurde (im Richtung Zermatt) ?

- 2005 : 69
- 2006 : 59
- 2007 : 46
- 2008 : 46
- 2009 : 49
- 2010 : -

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Tunnels (im Dezember 2007) hat die Frequenz (die Geschwindigkeit der Züge) erhöht ?

Anzahl Zugskilometer wie folgt:

- 2004: 1'575'254
- 2005: 1'519'468
- 2006: 1'577'742
- 2007: 1'615'350
- 2008: 2'193'840
- 2009: 2'193'840

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Tunnels, gibt es mehr Züge auf dem Matterhorn – Gotthard Ligne ? (und in Richtung Zermatt ?) (Bitte geben die Zahl, wenn ist es möglich für Sie)

Ja, Zahlen gefahrene Zugskilometer siehe vorherige Frage.

Ein Beispiel: In Richtung Zermatt tagsüber zu den Hauptverkehrszeiten Halbstundentakt statt Stundentakt seit Ende 2007.

Im Vergleich zu jedem Jahr (oder Vorjahr) wie ist die Entwicklung des Beschäftigungsgrades (von Zug)?

Die Zugsauslastung (mittlere Personenzahl pro Zug):

- 2005 : 42.0
- 2006 : 43.8
- 2007 : 47.4
- 2008 : 38.7
- 2009 : 38.9
- 2010 : -

Wann gibt es am meisten Kunden (Daten) ?

Siehe Powerpoint-Beilage.

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Tunnels, wie haben Sie in Ihrer Werbung kommuniziert um mehr Gäste anzulocken?

Werbung v.a. über Wallis Tourismus & SBB.

Wie wurden Sie persönlich durch die Eröffnung des Lötschberg-Tunnels beeinflusst ? (positiv / negativ / nicht)

Positiv (siehe Frequenzen)

Warum? (Bitte erläutern Sie in ein paar Zeilen)

Fahrzeitreduktion und moderner Personenbahnhof in Visp.

Ist der Tunnel ein Mehrwert für den Tourismus? (Ja / nein)

Ja.

Warum? (Bitte erläutern Sie in ein paar Zeilen)

Siehe oben.

Gemäss Ihren Einschätzungen, wann bringt der Tunnel am meisten Touristen ? (Sommer / Winter / Beide)

Beide.

Warum? (Bitte erläutern Sie in ein paar Zeilen)

Tunnel macht keinen Unterschied ob Sommer oder Winter.

Gemäss Ihren Einschätzungen, was ist der Anteil Besucher welche mit der Bahn anreisen, im Vergleich zu Anzahl Touristen?

? SBB?

Gemäss Ihren Einschätzungen, ist es notwendig, die Doppelspur auszubauen ? (Ja / nein)

Ja.

Warum? (Bitte erläutern Sie in ein paar Zeilen)

Hohe Auslastung der Züge, Kapazitätsengpass des Tunnels.

Annexe N° 6

Questionnaire et réponses de PostAuto

Questions :

Suite à l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg (décembre 2007) est-ce que le nombre de passagers a augmenté ?

Auf allen Linien des Oberwallis mit einem touristischen Erlebniswert waren höhere Frequenzen festzustellen.

Quelle est l'évolution du nombre de passagers (annuel, pour les lignes haut-valaisannes) de 2005 à 2009 ?

- 2005 :
- 2006 :
- 2007 :
- 2008 :
- 2009 :

Wir übermitteln aus Prinzip keine detailliierte Fahrgastzahlen. Es gilt festzustellen, dass mit der Eröffnung des NEAT Tunnels im Jahre 2008 die Fahrgastzahl erhöht werden konnte. Diese Zahlen konnten auch im Jahre 2009 gehalten werden.

Sur quelles lignes y a-t-il eu le plus d'augmentation (veuillez, svp, indiquer le lieu de départ et d'arrivée) ?

Brig/Visp – Saas Fee rund 25%
Brig – Blatten – Naters rund 15%
Brig – Simplon - Domodossola rund 10%
Visp – Visperterminen rund 5%
Visp – Bürchen rund 4%

Quelles sont les évolutions de ces différentes lignes de 2005 – 2009 ? (selon question ci-dessus)

Diese Zahlen veröffentlichen wir nicht

Quelles lignes sont les plus fréquentées ?

Brig-Visp – Saas Fee
Gampel – Steg – Blatten (Lötschental)
Saas Grund – Saas Almagell
Brig - Rosswalid

Quelles est l'évolution de ces différentes lignes de 2005 à 2009 (selon questions ci-dessus) ?

Diese Zahlen werden nicht veröffentlicht

Globalement, pour le Haut-Valais, quel est le nombre de billets journaliers vendus ?

- 2005 :
- 2006 :
- 2007 :
- 2008 :
- 2009 :

Diese Zahlen werden nicht veröffentlicht

Quel est le taux d'occupation des cars postaux (pour le Haut-Valais) ?

- 2005 :
- 2006 :
- 2007 :
- 2008 :
- 2009 :

Wir veröffentlichen keine genauen Zahlen. Der heutige Kostendeckungsgrad im Oberwallis beträgt rund 40%

Quand y a-t-il le plus de passagers (Eté, Hiver, les deux) ?

Im touristischen Bereich – Sommer - Herbst

Pourquoi ?

Im Sommer und Herbst sind vermehrt Tagesausflugsgäste anzutreffen. Dies im Gegensatz zum Winter

En lien avec l'augmentation de passagers, est-ce que les fréquences de transports ont augmenté ? y a-t-il des cars qui ont été ajoutés ? si oui, quand et sur quelles lignes, s'il vous plaît.

Auf die NEAT hin wurden diverse Mehrangebote geschaffen. So wurde beispielsweise auf der Linie Brig/Visp – Saas Fee der Halbtundentakt eingeführt. Auf der Linie St. Niklaus – Grächen wurden 6 zusätzliche Kurspaare je Tag eingeführt

En lien avec l'ouverture du tunnel de base du Lötschberg, est-ce que vous avez fait de la publicité pour attirer des touristes ?

Ja, im Verbund mit Wallis Tourismus, SBB und MGBahn

Comment ressentez-vous l'influence de l'ouverture du tunnel pour les cars postaux ? (positif, négatif, indifférent) ?

Positiv

Pourquoi ?

Dank der NEAt wurden wie weiter oben erwähnt diverse Zusatzangebote geschaffen. Dies wäre ohne Eröffnung der NEAT nicht möglich gewesen. Wollen wir das heutige Fahrplanangebot auch in Zukunft aufrechterhalten, brauchen wir die Mehrfrequenzen welche die NEAT mit sich brachte.

Selon vous, est-ce que le tunnel est une valeur ajoutée pour le tourisme (oui / non) ?

Ja

Pourquoi ?

Durch die schnellere Erreichbarkeit des Wallis profitiert der Tourismuskanton Wallis, insbesondere auch gegenüber den anderen Destinationen

Selon vous, est-il nécessaire d'aménager le deuxième tube (oui / non)

Ja

Pourquoi ?

Nur mit der zweiten Röhre ist ein Halbstundentakt Brig – Bern technisch möglich

Comment ont évolué les recettes pour les différentes lignes postales ?\$

- 2005 :
- 2006 :
- 2007 :
- 2008 :
- 2009 :

Diese Zahlen veröffentlichen wir nicht

Annexe 7 tableaux excel des nuitées et arrivées

Annexe N° 8.A

Questionnaire quantitatif complet (sphinx) en français

OT_LB1

Données effectives

Dans quel secteur êtes-vous actif

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Office de tourisme | <input type="checkbox"/> Remontées
mécaniques | <input type="checkbox"/> Hôtellerie |
| <input type="checkbox"/> Bains thermaux | <input type="checkbox"/> Sport and Fun | <input type="checkbox"/> Parahôtellerie |

Quel est le nombre d'entrées aux bains, suivant la saison, pour les années suivantes:

Eté 2005	<input type="text"/>
Hiver 2005	<input type="text"/>
Eté 2006	<input type="text"/>
Hiver 2006	<input type="text"/>
Eté 2007	<input type="text"/>
Hiver 2007	<input type="text"/>
Eté 2008	<input type="text"/>
Hiver 2008	<input type="text"/>
Eté 2009	<input type="text"/>
Hiver 2009	<input type="text"/>

OT_LB1

Quel est le nombre d'abonnements saison vendus pour les périodes suivantes:

Eté 2005	<input type="text"/>
Hiver 2005	<input type="text"/>
Eté 2006	<input type="text"/>
Hiver 2006	<input type="text"/>
Eté 2007	<input type="text"/>
Hiver 2007	<input type="text"/>
Eté 2008	<input type="text"/>
Hiver 2008	<input type="text"/>
Eté 2009	<input type="text"/>
Hiver 2009	<input type="text"/>

OT_LB1

Quel est le nombre d'abonnements journalier vendus pour les périodes suivantes :

Eté 2005	<input type="text"/>
Hiver 2005	<input type="text"/>
Eté 2006	<input type="text"/>
Hiver 2006	<input type="text"/>
Eté 2007	<input type="text"/>
Hiver 2007	<input type="text"/>
Eté 2008	<input type="text"/>
Hiver 2008	<input type="text"/>
Eté 2009	<input type="text"/>
Hiver 2009	<input type="text"/>

OT_LB1

Quel est le nombre de montées (en cabine) selon les saisons suivantes :

Eté 2005	<input type="text"/>
Hiver 2005	<input type="text"/>
Eté 2006	<input type="text"/>
Hiver 2006	<input type="text"/>
Eté 2007	<input type="text"/>
Hiver 2007	<input type="text"/>
Eté 2008	<input type="text"/>
Hiver 2008	<input type="text"/>
Eté 2009	<input type="text"/>
Hiver 2009	<input type="text"/>

OT_LB1

Par rapport à chaque année précédente (été / hiver), quelle est l'évolution du taux d'occupation de votre établissement ?

	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Eté 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

OT_LB1

Par rapport à chaque saison précédente (été / hiver), quelle est l'évolution de votre chiffre d'affaire ?

	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Eté 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

OT_LB1

Par rapport à chaque saison précédente (été / hiver), quelle est l'évolution de vos tarifs ?

	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Eté 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eté 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hiver 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Pourquoi avez-vous modifié vos tarifs ?

OT_LB1

En lien avec l'ouverture du tunnel, qu'est-ce qui a été mis en place (au niveau de la publicité) pour encourager les touristes à venir dans votre station

En lien avec l'ouverture du tunnel, qu'est-ce qui a été mis en place (au niveau des animations) pour encourager les touristes à venir dans votre station ?

Quel est le montant, en moyenne, dépensé annuellement pour la publicité ?

Par rapport à chaque année précédente quelle est l'évolution du montant dépensé en publicité ?

	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Année 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Année 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Année 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Année 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Année 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

OT_LB1

Selon vous, sur l'ensemble des touristes (100%), quelle est la part en % des journaliers (visite d'une durée sans nuit sur place)

Selon vous, est-ce que la part des touristes journaliers a augmenté depuis l'ouverture du tunnel (décembre 2007)

☐

oui

☐

non

OT_LB1

Opinion personnelle

Quelle est votre impression sur le tunnel de base du Lötschberg ?

☐

Positive

☐

Négative

☐

Indifférente

Pourquoi ? (veuillez vous expliquer en quelques lignes)

Est-ce que le tunnel représente un apport de touristes ?

☐

oui

☐

non

Pourquoi ? (veuillez vous expliquer en quelques lignes)

Selon vous, quand est-ce que le tunnel apporte plus de monde ?

☐

Été

☐

Hiver

☐

Les deux

Pourquoi ? (veuillez vous expliquer en quelques lignes)

OT_LB1

Selon vous, sur l'ensemble des touristes (100%), quelle est la part en % des touristes voyageant en train

Selon vous, est-il nécessaire d'aménager la deuxième voie du tunnel ?

☐ oui ☐ non ☐ ne sait pas

Pourquoi ? (veuillez vous expliquer en quelques lignes)

Sur quelle région êtes-vous situés ?

☐ Brig ☐ Goms ☐ Rund um Visp ☐ Zermatt ☐ Grächen / St-Niklaus
☐ Visp ☐ Aletsch ☐ Lötschental ☐ Saastal ☐ Leukerbad

Clé

Date de saisie

Annexe N° 8.B

Questionnaire quantitatif complet (sphinx) en allemand

OT_LB1

Données effectives

Im welche Branche Sind Sie tätig ?

- | | | |
|---|--|---|
| <input type="checkbox"/> Tourism Office | <input type="checkbox"/> Berbahnen | <input type="checkbox"/> Hotellerie |
| <input type="checkbox"/> Thermalbäder | <input type="checkbox"/> Sport and Fun | <input type="checkbox"/> Parahotellerie |

Was ist die Anzahl der Einträge auf die Thermalbäder, nach der Saison für die folgenden Jahre :

Sommer 2005	<input type="text"/>
Winter 2005	<input type="text"/>
Sommer 2006	<input type="text"/>
Winter 2006	<input type="text"/>
Sommer 2007	<input type="text"/>
Winter 2007	<input type="text"/>
Sommer 2008	<input type="text"/>
Winter 2008	<input type="text"/>
Sommer 2009	<input type="text"/>
Winter 2009	<input type="text"/>

OT_LB1

Was ist die Zahl der Saison-Abonnements für die folgende Saison verkauft

Sommer 2005	<input type="text"/>
Winter 2005	<input type="text"/>
Sommer 2006	<input type="text"/>
Winter 2006	<input type="text"/>
Sommer 2007	<input type="text"/>
Winter 2007	<input type="text"/>
Sommer 2008	<input type="text"/>
Winter 2008	<input type="text"/>
Sommer 2009	<input type="text"/>
Winter 2009	<input type="text"/>

OT_LB1

Was ist die tägliche Zahl der Abonnements für die folgenden Saison verkauft:

Sommer 2005	<input type="text"/>
Winter 2005	<input type="text"/>
Sommer 2006	<input type="text"/>
Winter 2006	<input type="text"/>
Sommer 2007	<input type="text"/>
Winter 2007	<input type="text"/>
Sommer 2008	<input type="text"/>
Winter 2008	<input type="text"/>
Sommer 2009	<input type="text"/>
Winter 2009	<input type="text"/>

OT_LB1

Was ist die Zahl von den Aufstiegen (in der Kabine) für die folgenden Saison :

Sommer 2005	<input type="text"/>
Winter 2005	<input type="text"/>
Sommer 2006	<input type="text"/>
Winter 2006	<input type="text"/>
Sommer 2007	<input type="text"/>
Winter 2007	<input type="text"/>
Sommer 2008	<input type="text"/>
Winter 2008	<input type="text"/>
Sommer 2009	<input type="text"/>
Winter 2009	<input type="text"/>

OT_LB1

Im Vergleich zu jedem Vorjahr (Sommer / Winter), wie ist die Entwicklung des Beschäftigungsgrad ?

	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Sommer 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

OT_LB1

Im Vergleich zu jedem Vorjahr (Sommer / Winter), wie ist die Entwicklung des Umsatz ?

	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Sommer 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

OT_LB1

Im Vergleich zu jedem Vorjahr (Sommer / Winter), wie ist die Entwicklung von Ihrer Tarife ?

	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Sommer 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sommer 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Winter 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Warum haben Sie ihre Tarife geändert ?

OT_LB1

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Tunnels, was festgestellt wurde (in der Werbung) ist es, Touristen, um auf Ihre Station kommen ?

Im Zusammenhang mit der Eröffnung des Tunnels, was festgestellt wurde (in der Animation) zu fördern, um Touristen auf Ihre Station kommen ?

Wie hoch ist der Betrag, durchschnittlich, was jährlich für die Werbung ausgegeben ist?

Im Vergleich zu jedem Vorjahr (Sommer / Winter), wie ist die Entwicklung von dem Betrag für Werbung ausgegeben ist

	>5%	+1<+5%	0%	-1>-5%	<-5%
Jahr 2005	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jahr 2006	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jahr 2007	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jahr 2008	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jahr 2009	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

OT_LB1

Nach Ihnen, dauert die Touristen (100%), was ist der %-Anteil der täglichen Besucher (Besuch einen Tag ohne Übernachtung)

Nach Ihnen, hat der Anteil der täglichen Besucher seit der Eröffnung des Tunnels (Dezember 2007) erhöht

☐ Ja

☐ Nein

OT_LB1

Persönliche Meinung

Was ist Ihre Meinung von dem Lötschberg-Tunnel ?

☐ Positiv

☐ Negativ

☐ egal

Warum? (Bitte erläutern Sie in ein paar Zeilen)

Ist das der Tunnel einen Beitrag von Touristen darstellt?

☐ Ja

☐ Nein

Warum? (Bitte erläutern Sie in ein paar Zeilen)

Nach Ihnen, wann bringt der Tunnel mehr Touristen ?

☐ Sommer

☐ Winter

☐ Beide

Warum? (Bitte erläutern Sie in ein paar Zeilen)

OT_LB1

Nach Ihnen, dauert die Touristen (100%), was ist der%-Anteil der Besucher die im Bahn fahren ?

Nach Ihnen, ist es notwendig, die zweiten Weg einrichten ?

☐ Ja ☐ Nein ☐ Weiss ich nicht

Warum? (Bitte erläutern Sie in ein paar Zeilen)

In welchem Bereich befinden Sie sich?

☐ Brig ☐ Goms ☐ Rund um Visp ☐ Zermatt ☐ Grächen / St-Niklaus
☐ Visp ☐ Aletsch ☐ Lötschental ☐ Saastal ☐ Leukerbad

Clé

Date de saisie



Département de l'économie, de l'énergie et du territoire
Service du développement économique
Le chef de service

Departement für Volkswirtschaft, Energie und Raumentwicklung
Dienststelle für Wirtschaftsentwicklung
Der Dienstchef

An die kontaktierten Walliser Leistungsträger

Notre réf. fs/dl
Votre réf.
Date 29 April 2010

Auswirkungen für den Tourismus im Oberwallis durch die Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Zuge der Überprüfung der ökonomischen Rahmenbedingungen unterstützt der Kanton Wallis die Bachelorarbeit von Herrn Jean Bétrisey an der HES-SO Valais / Wallis.

Die Dienststelle für Wirtschaftsentwicklung betreut Herrn Bétrisey in diesem Projekt, um zwei Jahre nach der Tunneleröffnung erste Rückschlüsse auf die touristischen Auswirkungen zu erhalten. Für eine erste Analysephase wird Herr Bétrisey quantitative Informationen sammeln, aber auch die Wahrnehmungen der verschiedenen Interessengruppen miteinbeziehen.

Die Arbeit von Herrn Bétrisey ist von grosser Wichtigkeit für unsere Dienststelle im Zuge der Optimierung der Rahmenbedingungen für die Walliser Wirtschaft. Wir danken Ihnen, dass Sie Herrn Bétrisey in seinem Vorhaben unterstützen und danken für die gute Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüssen

François Seppey



Maison de Courten, Place St-Théodule, 1951 Sion / 1951 Sitten
Tél./Tel. 027 606 73 55 • Télécopie/Fax 027 606 73 56 • e-mail: francois.seppey@admin.vs.ch

Annexe N° 10

Répartition par régions des estimations du pourcentage de touristes voyageant en train.

pourcentage voyage en train	Train (%)	Région
3	70	Zermatt
7	10	Saastal
8	10	Grächen
9	20	Saastal
17	0	Visp
18	30	Aletsch
20	10	Goms
21	40	Zermatt
25	20	Saastal
27	60	-
28	50	Brig
33	10	Visp
35	30	Leukerbad
37	50	Visp
38	70	Zermatt
39	35	Rund um Visp
44	60	Zermatt
50	20	Lötschental
51	20	Lötschental
Total		19

Annexe N°11

Questionnaire et réponses M. Eduard Brogli (secrétaire de la ville de Brigue)

Influence du tunnel sur le tourisme

Quelles sont les retombées du tunnel sur le tourisme ?

Il y a eu une forte augmentation des journaliers et une augmentation des nuitées. Pour Brigue, plusieurs explications sont possibles : Brigue est une ville d'étudiant, et les nuitées des étudiants sont comprises dans les chiffres des nuitées. On y trouve une école privée, et la fernfachhochschule, université à distance.

Est-ce que le tunnel a effectivement amené des clients ? (quelle catégorie)

Essentiellement des journaliers, balade la journée et rentre le soir. Ce sont particulièrement des gens du troisième âge, puisqu'ils ont plus de temps pour se promener et bénéficient d'un abonnement spécial (avec rabais).

Peut-on dire que le tunnel représente un apport significatif de touristes (pourcentage) ?

Donc, essentiellement des journaliers, mais aussi des nuitées, notamment pour la région de Brigue et Naters. Cependant, pas possible de donner des chiffres, mais estiment entre 20 à 30 % de touristes en plus. Par exemple, le MGBahn indique 20 à 25% en plus sur l'ensemble de la ligne. Pas de chute des passagers qui changent de train.

Quelle est la durée de séjour la plus fréquente ? (journalière, week-end, plus)

-

Qui profite le plus du tunnel ? (villes, stations, commerces)

- 1) Tourisme (hôtellerie, restaurants, RM, trafic public) les magasins profitent moins, car il y a aussi le phénomène contraire. Par exemple, Migros a un grand projet pour éviter que les gens partent faire les courses à BE ou à Spiez
- 2) Bâtiment, car forte demande à louer à ou acheter, véritable boom immobilier.

Selon vous, où se rendent les touristes, le plus fréquemment ? (villes, stations)

Difficile à dire.

- 1) Les grandes stations profitent pleinement du tunnel (Aletsch)
- 2) les petites stations ne profitent pas vraiment du tunnel
- 3) les villes profitent plus que les petites stations
- 4) Zermatt est très mondiale comme station, ce n'est pas tout à fait comparable.

Selon vous d'où viennent-ils principalement, ces touristes ?

Surtout de BE, grand rapprochement avec eux depuis que la ligne est opérationnelle, ensuite, de Zürich et moins de Suisse-Romande.

BE a un projet « Hauptstadtregion », qui veut intégrer également le Haut-Valais. Actuellement, l'office fédéral de l'aménagement du territoire tient compte de 2 grands centres (GE, ZU). BE a un projet pour réaliser un troisième centre, car BE est quand même la capitale, la Berne fédérale. Ils veulent créer une région, en intégrant Brigue, Naters, Visp. Il faut également savoir, que BE a ses propres stations de ski, mais qu'en Valais, les conditions sont meilleures.

Avant, les touristes zürichois allaient fréquemment aux Grisons, maintenant, la distance est égale entre le Valais et les Grisons

Environ 2% de nuitées en plus pour les années 2008 – 2009, est-ce dû au tunnel ?
En partie au tunnel, en partie grâce aux écoles

Presque toutes les stations ont augmenté leurs nuitées, mais la région de Loèche a chuté de -5.6 % en 2008, une explication ?

À part Loèche-les-Bains, cette région n'a pas une grande importance touristique. L'explication qui peut être fournie, est que les gens arrivent à Viège ou à Brigue et doivent reprendre le train pour revenir en arrière. De plus, la gare n'est pas proche du centre ville de Loèche. Donc les journaliers ne sont pas trop friands de cette destination.

Quelle mise en place, quelle infrastructure ?

Qu'est-ce qui a été mis en place pour attirer des clients ?

Rien de comparable à la première ouverture de 1906, où un hôpital a été créé, il y a eu de grands développements, etc.
Sinon, une association de commune a été mise en place, (Naters, Brig) pour coordonner les activités dans la région

Qu'est-ce qui a été mis en place pour profiter au plus de cette infrastructure ?

-

Quelle publicité a été faite ? (public-cible)

Brigue : concours : Alpenstadt, ville des Alpes. Ce concours a eu lieu en 2005 et Brigue a eu le titre de ville des Alpes en 2008. Il y a eu beaucoup de pub à ce sujet. Il y a eu également des concerts, des manifestations, des expositions tout au long de l'année 2008.
La publicité a été faite en commun pour la région ! par Brig-Belalp tourism.

Le tunnel et les habitants ?

Y a-t-il de nouveaux habitants bernois ou zürichois ?

À l'origine, à Brigue, il y avait beaucoup d'italiens. Ce phénomène était historiquement dû à la construction du tunnel, des tunnels (galeries). Aujourd'hui ce sont les allemands qui sont plus nombreux. Ceci est dû aux postes de travail, hôpitaux, restaurants, construction. Mais, il n'y a pas d'évolution significatives des habitants suisses-alsémaniques.

Y a-t-il de nouveaux habitants, valaisans rentrant en Valais ?

Les gens installés en Suisse-Alsémannique ne sont pas revenus. Ils se déplaceront à la retraite.

Cependant, les jeunes travaillent à BE mais essaient de garder leur domicile ici.

Est-ce que la proportion est significative ?

-

Le tunnel et le secteur de la construction ?

Y a-t-il eu un impact au niveau des constructions ? (ex :boom Viège)

Il y a une forte demande de logement. De grands projets sont en cours et les gens cherchent vraiment la proximité de la gare. Il y a beaucoup d'entrepreneurs, beaucoup de places de travail, ce qui donne un gros développement.

Le boom est essentiellement dû à plusieurs années sans construction, quel rôle y joue le tunnel ?

Il y a une forte demande dans les environs de la gare. Actuellement nous sommes en plein boom, mais jusqu'à quand ? les raisons des constructions sont également diverses. Actuellement, les taux d'intérêt hypothécaire sont très bas et de plus, les prix sont largement inférieurs à BE, Thun. Il y a aussi beaucoup de suisses alémaniques qui achètent un appartement en vue de la retraite. Avec le tunnel, ils auront la possibilité d'aller voir leur famille très vite (essentiellement des célibataires).

Quel impact au niveau des constructions secondaires ?

Très peu de résidences secondaires à Brigue, plutôt des appartements en vue de la retraite. Par contre, les constructions ont beaucoup augmenté dans les stations, surtout les stations connues.

Pourquoi les caisses de pension investissent autant dans l'immobilier, et pourquoi maintenant ?

Intérêt bas, beaucoup d'achats en vue de la retraite...voir question plus haut...

Le tunnel et les emplois ?

Y a-t-il eu un impact au niveau des emplois ?

Forte augmentation au niveau des chantiers. Forte diminution au niveau des banques, assurance et militaire. Cependant, le niveau reste stable, puisque les augmentations compensent les diminutions. On peut également relever que les CFF ont leur contact center à Brigue, ce qui équivaut à 250 places de travail.

Légère augmentation du chômage pour 2009 et début 2010, plutôt dû à la crise ?

Pas d'effets de la crise économique. Cet été, il y a moins de réservations. Cependant, les baisses sont dues à la chute de l'euro

Est-ce que ça a amené de nouvelles entreprises ?

Pas énorme, quelques unes, mais pas d'espoir de devenir une ville industrielle. L'industrie ne se prête pas à Brigue. Dans le tourisme il y a de nouvelles petites entreprises, mais rien de très significatif.

Croyez-vous que le tunnel, couplé à la fiscalité valaisanne a attiré de nouvelles entreprises ?

-

Quelles mesures sont prises pour en attirer de nouvelles ?

C'est plutôt le canton qui est responsable de la promotion économique, ainsi que les régions, mais pas les communes.

Brigue est plutôt un lieu de formation (collège, école Ste-Ursule, école hôtelière, université à distance) en tout, c'est un total de 7000 étudiants qui fréquentent les établissements scolaires.

Bilan, crise, coûts ?

Malgré la crise, est-ce que le tunnel apporte effectivement un plus au tourisme et à l'économie ?

-

Le coût du train et du car par la suite, n'est-il pas un découragement ?

Ça dépend, pour les étrangers, les billets sont assez avantageux. Les tarifs n'empêchent pas les gens de venir. De plus, il y a plus de ventes journalière (cartes disponibles à la commune) ce qui gêne, c'est de mettre le véhicule sur le train. Là les prix sont trop élevés.

Quelles erreurs ont été commises, selon vous ?

Le 2^{ème} tube aurait dû être prévu, comme à l'époque. De plus, les capacités du Simplon ne sont pas assez importantes. L'Italie préfère le Simplon, car axe Milan, Simplon / Lötschberg, Allemagne.

Que faire pour faire mieux ?

-

Comment rendre plus attractif ?

Promouvoir de manière plus efficace, avec une bonne loi (loi sur le tourisme). Il faut avoir une autre structure que celle de maintenant. Il faut plus de professionnalisme, un marketing global, avoir plus de moyens, vendre en commun les régions pour l'ensemble du canton. Il faut une base légale, une structure et un financement plus clair (ex : selon valeur cadastrale)

Quel impact a eu la crise économique sur le tourisme en Valais ?

Essentiellement dû à la crise de l'euro et nos prix qui deviennent ainsi plus élevés pour l'UE

Quel est le bilan du Lötschberg ?

Tout-à-fait positif. Pas d'aspect négatif. Avec NEAT, il serait possible de faire plus de congrès à Brigue, mais le problème est qu'on n'a pas assez d'hôtels pour loger les clients.

Avenir du tunnel de base du Lötschberg ?

En l'état actuel, est-il nécessaire d'équiper le deuxième tube ?

Oui bien sûr.

Y aurait-il un réel impact pour le tourisme ou seulement pour les marchandises ?

-

La sortie sur Steg n'amènerait pas de touristes pour le Haut-Valais, quel est donc son avantage ?

? on ne sait pas comment sera prévu le deuxième tube

Malgré son coût, est-ce que cela en vaut la peine ?

Oui, en raison de la sécurité et en cas de panne.

Annexe N°12

Questionnaire et réponses M. Hans-Peter Zeiter (ancien directeur Belalp Bergbahnen)

Influence du tunnel sur le tourisme

Quelles sont les retombées du tunnel sur le tourisme ?

*C'est un avantage considérable. De plus, l'avantage du tunnel est essentiellement pour les clients, puisqu'ils sont plus vite en Valais.
Les retombées sont très positives.*

Est-ce que le tunnel a effectivement amené des clients ? (quelle catégorie)

-

Selon vous, sur l'ensemble des touristes, quelle est la part des journaliers (%)

Difficile à estimer. Mais il y a une forte augmentation de la clientèle journalière. Essentiellement pour les remontées mécaniques, l'effet se fait beaucoup ressentir. Il y a également une augmentation de la clientèle, qui d'habitude se rendait dans la région des Grisons, puisque le Valais se retrouve à égale distance des Grisons.

Selon vous, quelle était la part des journaliers avant et maintenant (afin de voir l'évolution)

-

Selon vous, d'où viennent les journaliers (régions)

*Les journaliers viennent principalement de la région de Berne, Thun, Bâle et la région du Langenthal jusqu'à Soleure.
Avec l'offre combinées des CFF, les prix sont tout-à-fait avantageux, jusqu'à 30% en moins du prix normal.*

Selon vous, quelle est la durée de séjour la plus fréquente (journalier, week-end, semaine)

Les journaliers ont fortement augmenté. Pour Riederalp Belalp, l'augmentation est très importante, mais la clientèle la plus importante reste néanmoins celle qui fait la semaine complète.

Selon vous, qui profite le plus du tunnel (qui en bénéficie le plus) villes ou stations ?

*Les deux. Les villes profitent, car on constate une grande augmentation des journaliers à Viège et à Brigue. Cependant, les stations bénéficient également.
Par exemple pour Belalp (RM), en été, avant l'ouverture du tunnel 80'000 personnes utilisaient les remontées, aujourd'hui, on en dénombre 120'000.*

Selon vous, quand est-ce que les touristes utilisant le train sont les plus nombreux (été hiver)

Les touristes sont présents aussi bien en été qu'en hiver, car de toute façon ils sont beaucoup plus vite en Valais.

Quelle mise en place, quelle infrastructure ?

Qu'est-ce qui a été mis en place pour attirer des clients ?

-

Quelle publicité a été faite ? (public-cible)

La publicité a été faite par les CFF et par les offices de tourisme.

Qu'est-ce qui a été mis en place pour profiter au mieux de cette structure ?

-

Au niveau des remontées mécaniques

Avez-vous ressenti une différence en ce qui concerne la clientèle ?

Une forte augmentation de la clientèle journalière s'est fait ressentir. Il y a également une forte augmentation de la clientèle qui passe le week-end sur place.

Comment a varié la structure de la clientèle ? (plus de bernois, moins de valaisans....)

-

Avez-vous mis en place des structures différentes (pistes, télésiège, téléski) ?

Chaque année des aménagements se font, des améliorations sont effectuées. Cependant, il n'y a rien eu de particulier en lien avec l'ouverture du tunnel de base.

Qu'est-ce qui a été mis en place au niveau publicitaire ?

La publicité s'est faite par les CFF et l'office de tourisme

Quel bilan peut être fait de l'impact du tunnel pour les remontées mécaniques de Bettmeralp ?

Globalement très positif. Les clients sont plus nombreux. Plusieurs éléments peuvent être pris en compte, tout n'est pas entièrement dû au tunnel. Le fameux pont suspendu (124 mètres de long) qui relie Belalp à Riederalp est une belle attraction de la région et attire beaucoup de randonneurs.

Le tunnel est les habitants ?

Selon vous, est-ce que les valaisans travaillant à l'extérieur du canton sont revenus vivre en Valais ?

Il y a beaucoup d'hautes-valaisans qui vont faire leurs achats dans la région de BE ou Thun, car ils ont fait beaucoup de publicité. Il y a plus d'hautes-valaisans qui vont vers la région bernoise que de bernois qui viennent faire leurs achats dans notre région. Par contre, les bernois viennent en randonnée et en ski en Valais.

Selon vous, est-ce qu'il y a une arrivée de bernois ou zürichoïses qui veulent vivre en Valais ?

Aujourd'hui, il y a plus de haut-valaisans qui conservent leur domicile en Valais et travaillent à Berne. C'est-à-dire qu'ils font tous les jours l'allé-retour.

Le tunnel et le secteur de la construction

Actuellement, il y a un boom immobilier, notamment à Brigue et Viège, une explication ?

Actuellement, il y a un boom incroyable. Cependant, il est difficile d'en établir la raison. Chaque semaine il y a plusieurs demandes de construction. Depuis deux ans, c'est fou ce qu'on est en train de vivre. Cependant, les prix vont augmenter et cela va se stabiliser. Une question qui peut être posée est : où sont les gens qui vont y habiter ?

Est-ce entièrement dû au tunnel ou du moins quel est son rôle là-dedans ?

Historiquement, dans les grandes villes, ça se construit aux alentours des infrastructures pour le trafic. Donc généralement, là où il y a les points d'accès il y a un fort développement « urbain ».

Quel est l'évolution des résidences secondaires (plutôt dans les stations) ?

Il y a une forte demande, mais il faut veiller à ce que ça ne soit pas surperflux.

Le tunnel et les emplois ?

Comment la crise a-t-elle été ressentie pour le Haut-Valais ?

Seulement les grandes entreprises comme la Lonza l'ont ressentie, mais en tout cas pas dans le secteur de la construction. Le Haut-Valais n'a pas ressenti la crise.

Au niveau des emplois, est-ce que le tunnel a apporté un plus ?

Le tunnel a apporté des impulsions positives. Surtout pour la ville de Viège. Dans les autres régions, tout le monde profite également du tunnel.

Y a-t-il de nouvelles entreprises ? y a-t-il des mesures prises pour en attirer de nouvelles ?

Difficile à dire, peut-être au niveau de la restauration il y a eu des augmentations de chiffre d'affaire.

Bilan, crise et coûts ?

Malgré la crise, est-ce que le tunnel apporte effectivement un plus au tourisme et à l'économie ?

oui

Comment se porte aujourd'hui le tourisme du Haut-Valais (depuis l'ouverture du tunnel) (en bref, quelles sont les forces et faiblesses, opportunités)

Grande difficulté est la baisse de l'euro. En effet, la Suisse devient chère et les réservations ont diminué. Ce sera une grande difficulté pour l'hiver prochain.

Le coût du train et du car par la suite, n'est-il pas un découragement ?

Non, car il existe des offres combinées très avantageuses. Ce qui est cher, ce sont les bagages accompagnés, puisque quelqu'un a payé 400.- aller-retour de Hambourg à Bettermeralp

Quelles erreurs ont été commises, selon vous ?

-

Quel est le bilan du Lötschberg ?

Bilan tout à fait positif

Avenir

En l'état actuel, est-il nécessaire d'équiper le deuxième tube ?

Ce serait formidable, un tube ne suffit pas que ce soit pour les marchandises pou les personnes. Actuellement, à Naters on entend presque toute la nuit circuler les trains !

Y aurait-il un réel impact pour le tourisme ou seulement pour les marchandises ?

Pour les deux, bien évidemment.

Malgré son coût, est-ce que cela en vaut la peine ?

Oui bien sûr. De plus, il serait bien pour le Bas-Valais de faire la variante en Y. Cependant, le Lobby du Gothard est très fort et veille à ce qu'on n'investisse pas trop pour le Lötschberg.

Annexe N°13

Questionnaire et réponses M. Pascal Bovey (chef du service des transports VS)

Concernant le tunnel de base du Lötschberg

Quelles sont les raisons qui vous poussent à avancer dans ce domaine ?

Le tunnel a permis aux valaisans de prendre conscience de l'avantage des transports publics. Aujourd'hui, depuis Sion jusqu'au Haut-Valais, si qqun doit aller à Berne, il prendra le train. La demi-heure de gagné jusqu'à Berne a permis un développement économique fort, ainsi que le désenclavement du Haut-Valais. De plus, on assiste à une nouvelle géographie du transport

Quelles seraient les retombées en général (économiques, touristiques, transport...) pour le canton du Valais ?

Actuellement si le valaisan va à Berne, il prendra le train, ce qui n'était pas le cas avant. Une proportion de valaisans sont revenus vivre en Valais. Le tunnel a également doublé l'économie, car contrairement aux autres cantons, on n'a pas senti la crise. Malgré quelques licenciements dans le Haut-Valais (Lonza), le tunnel a permis aux haut-valaisans d'être moins sédentaires, et leur a permis de retrouver du travail dans les régions de Berne, Spiez, Thun

Selon vous, qui serait le plus bénéficiaire de l'équipement du deuxième tube ? (transport de passagers / transports de marchandise)

Les deux bénéficient globalement du tunnel. Des chiffres indiquent qu'il y a 40% en plus de passagers. En ce qui concerne les marchandises, il y en a beaucoup, mais qui passent aussi par l'ancienne ligne. Il n'est pas possible de dire quel nouveau marché, quelle part a la crise. On voit l'évolution mais on ne sait pas quelle cause a quel effet. Notamment, pas mal de perte sur les flux nord-sud à cause de la crise, mais augmentation à cause des travaux du Gotthard...

Actuellement, le taux d'occupation des trains atteindrait 96 voir 97%, est-ce que vous avez des informations plus détaillées là-dessus.

Malheureusement les CFF ne donnent pas leurs chiffres, mais l'estimation la plus pessimiste indique un taux de 93%.

Autorités / Office Fédéral des Transports

Quelle est la vision de Berne là-dessus ?

La berne fédérale est consciente qu'il faut terminer ce tunnel. La question est : comment est-ce qu'on le finance ? les priorités au niveau temporaire sont les suivantes :

- Gotthard
- ZEB (2^{ème} étape Rail 2000) qui arrive pour 2015 – 2025
- Rail 2030 (phase d'étude)
- Et après on achève le tunnel

Les autorités savent que c'est trop tard, mais d'un point de vue technique, cela ne leur pose pas de problème.

Le Lötschberg et le Simplon ne sont pas des priorités pour Berne et pour les CFF, pourquoi ?

Pour des raisons historiques, car jusqu'il y a peu les tunnels appartenaient à BLS et de plus BLS avait créé une alliance avec la Deutsche Bahn, et ça les CFF ont eu de la peine à l'accepter. De plus, le Lötschberg et le Simplon ne sont pas entièrement suisses, une partie est italienne.

Pourtant, selon M. Brogli, la formule en T des italiens, permettrait de faire une liaison avec la Suisse et l'Allemagne, donc pourquoi n'est-ce pas une priorité ?

Les italiens ne veulent pas d'un axe plus important que les autres. Les axes sont les suivants :

L/S Turin Milan (entre les agglomérations)

Gotthard Bassin milanais

Brener bassins milanais et vénitiens (entre des agglomérations)

Qu'est-ce qui est possible de faire pour changer l'ordre des priorités ?

Si on arrive à se mettre d'accord pour le financement. De plus, il faut intégrer à l'étude Rail 2030, les transversales alpines, pas uniquement le plateau.

Qui sont nos alliés sur ce dossier ?

- 1) La Suisse globalement, car le tunnel bénéficie à l'ensemble du transport ferroviaire, car la Suisse est un carrefour de l'Europe.
- 2) Trafic est de plus en plus un problème. On doit chercher une solution tous ensemble, on doit être dans l'Europe des transports.

Vous avez créé un comité de soutien, quel est son rôle, ses tâches ?

Berne + Valais => intégrer dans les études de rail 2030, ce que sera notre réseau ferroviaire dans 20 ans, mais pas uniquement le plateau, mais faire sur l'ensemble de la suisse (y compris transversales alpines) il faut examiner tous les paramètres, état du futur proche. Ce comité devrait voir le jour à la rentrée et être opérationnel au milieu de l'année prochaine.

Pourquoi est-ce une nécessité d'avancer dans ce domaine ?

On ne peut pas ne pas faire ce combat. Il faut être proactif, car les solutions sans Lötschberg existent aussi, c'est-à-dire, sans utiliser les axes alpins CH. Ce cas entraînerait des pertes énormes pour nous.

Comment imaginez-vous une solution pour le financement du tunnel ?

-

Concrètement, qu'est-il possible de faire actuellement pour avancer dans le dossier ?

Lobbying politique. Sur rail 2030, on envisage aussi des solutions, voir le site westrail.ch

Comment ressentez-vous l'avenir de ce dossier ?

-

Selon vous, quand est-ce que le tunnel sera achevé complètement ?

Au plus tôt en 2020 / 2022, mais pour cela il faut trouver les moyens financiers très vite !
Théoriquement BE s'occupe de ça sinon ce sera dans rail 2030 avec réalisation en 2030 / 2035. De toute manière, on doit l'achever, ça nous connecte au reste de la CH et c'est une bouffée d'air pour le tourisme et l'économie.

Selon vous, quelle solution sera appliquée pour l'aménagement du deuxième tube ? est-ce que la variante en Y est toujours possible ?

Il faut conjointement finir le tube et prévoir la sortie en Y.

Cependant, la sortie en Y a sa raison d'être uniquement si le tunnel (axe) Martigny / Aoste voit le jour. Ce tunnel serait plus court, moins de 40 kilomètres, et on peut encore se le payer. Sinon, si c'est uniquement pour les valaisans, c'est trop cher.

Point de vue touristique

Est-ce que l'aménagement du deuxième tube ne porterait pas préjudice au Haut-Valais d'un point de vue touristique ?

-

Le coût du train et du car par la suite, n'est-il pas un découragement ?

Tout dépend d'où vient le touriste. Si ce sont des étrangers (hors Europe), ils paient volontiers, parce que les trains sont pas de qualité. En Europe, ceux qui viennent en voiture ne prennent pas le train. Le raisonnement qui se fait actuellement et qui est le leitmotiv de Jacques Melly, est de proposer de prendre le train, même si la durée est un peu plus longue et on se détend.

Bilan

Quelles erreurs ont été commises, selon vous ?

- Les deux cantons (BE VS) n'ont pas osé terminer le tunnel, suite à un appel d'offres des entreprises, où on aurait pu finir le percement pour 100 mio, alors qu'actuellement, le même travail revient à 350 mio. Si on l'avait fait tout de suite, on aurait les deux tubes, mais bon, les conséquences politiques auraient été très fortes...

Actuellement, tout évolue donc, de toute façon il y aurait problème pour aménager le tunnel, ça va tellement vite qu'on ne trouve plus les pièces de rechange.

Le Gotthard = retard, c'était prévu 2013 / 2014, ça sera 2016 / 2018

En Italie, le réseau est saturé. Le tunnel branché sur des agglomérations

Avec le Simplon, on évite les agglomérations italiennes.

Quelles sont les forces et faiblesses du tunnel ?

- (-) il n'y a pas le deuxième tube
- (+) très sécurité, sécurité maximale, 8 à 10 fois supérieur au tunnel de la manche

Quelles sont les opportunités ou menaces ?

Rail 2030, il faut un débat clair, pas uniquement pour le plateau mais pour l'ensemble de la Suisse.

Conclusion :

Comment relier l'Italie au reste de l'Europe ? = un trou qui coûte cher. Le jour où l'UE nous envoie balader, on n'est pas bien. Actuellement, on paie tout seul nos infrastructures alors qu'on aide grandement l'Europe. Jusqu'à quand pourra-t-on rester sur la touche (sur le banc) ? actuellement on se développe de plus en plus vers l'est et ça s'annonce difficile, car le centre de l'Europe s'éloigne de la Suisse.